

**Gen. di S.A. (r) Silvio Scaroni**

# **MISSIONE MILITARE AERONAUTICA IN CINA**

**Ufficio Storico Aeronautica Militare**



**Gen. di S.A. (r) Silvio Scaroni**

# **MISSIONE MILITARE AERONAUTICA IN CINA**

**Ufficio Storico Aeronautica Militare**

**MAGGIO 1970**





## PREFAZIONE

Il Generale Silvio Scaroni Medaglia d'Oro al V.M., Asso di guerra del 1° conflitto mondiale e successivamente valoroso Comandante di Reparti di Grandi Unità Aeree in pace e in guerra, ha scritto la storia di una importante esperienza aeronautica da lui vissuta nel corso della sua lunga e brillante carriera: la storia delle vicende della Missione Aeronautica italiana in Cina dal 1935 al 1937, periodo in cui egli ne fu il Capo.

Sono convinto che la pubblicazione di queste memorie, vive e rigorosamente documentate, sia oggi quanto mai opportuna, e tuttora di vivo interesse perché, pur dopo più di trenta anni dai fatti che vi sono ricordati, addita ai giovani, nell'Arma e fuori, un chiaro esempio di dirittura morale, di instancabile tenacia, di incondizionata dedizione e di indefettibile passione.

Sono memorie ben degne di aggiungere una pagina particolarmente valida e suggestiva al libro d'oro delle magnifiche tradizioni aeronautiche; e ciò non soltanto per il singolare valore del soggetto, ma soprattutto per la splendida figura dell'autore, il cui nome onora altamente l'Aeronautica.

Queste pagine, oltre a soddisfare l'esigenza che sia lasciata nella storia aeronautica ampia traccia di una vicenda di notevole valore, hanno lo scopo attuale di ristabilire la verità di fronte a deformazioni recentemente comparse su pubblicazioni straniere.

Sono lieto dell'occasione che mi da questa sua nuova opera per rinnovare al Generale Scaroni l'espressione di devota, ammirata, affettuosa riconoscenza degli Aviatori italiani.

Roma, 2 maggio 1970.

Gen. DUILIO S. FANALI



## AVVERTENZA

*Il lettore bramoso di conoscere la ragione che, a ben trenta anni di distanza, mi spinge a rievocare le vicende della Missione Militare Aeronautica Italiana che operò in Cina dal 1934 al 1937, salti a piedi pari a pagina 76 qui troverà la più netta smentita alle malignità con le quali taluni stranieri tentano di rappresentare un gruppo di eletti Ufficiali e Sottufficiali italiani come una « gang » stile Chicago; come una masnada cioè, di sabotatori, saccheggiatori, traditori, incompetenti e perfino « massacratori » di allievi piloti ad essi affidati per l'istruzione.*

*Milano, Febbraio 1969.*

SILVIO SCARONI



## INIZIO ATTIVITA' DELLA MISSIONE

La Missione Militare Aeronautica Italiana che, nell'autunno del 1933, fu inviata in Cina, era costituita da un Colonnello pilota e da un Ufficiale inferiore del Genio Aeronautico, Ruolo Ingegneri: Roberto Lordi e Nicolò Galante. Questi trovarono sul posto a Hankow un piccolo numero di velivoli e pochissimi piloti abbastanza bene addestrati al volo, ma quasi totalmente privi di ogni cognizione di Arte Militare Aerea. Non possedevano alcuna cognizione sul tiro di caduta, sul traguardo di puntamento, sull'impiego della mitragliatrice in torretta. E la tecnica delle altre specialità era altrettanto sconosciuta.

Per un periodo di tre mesi circa quei due ufficiali rimasero soli in Cina. Soltanto dopo che il Colonnello Lordi era riuscito a far accettare al Generalissimo Chiang-Kai-shek un suo progetto di razionale organizzazione dell'Aviazione cinese gli fu consentito di chiamare dall'Italia un certo numero di Ufficiali piloti e Ufficiali tecnici del nostro Genio Aeronautico, un Ufficiale del Commissariato Aeronautico, nonché qualche sottufficiale specializzato.

Con alcuni B.R. 3 forniti dalla Fiat questo gruppo di persone iniziarono quel lavoro di aiuto all'Aviazione cinese che durerà per ben quattro anni, con riconosciuti risultati positivi.

Col successivo arrivo di altre assegnazioni, alla fine del 1934 la Missione risultava composta di 12 Ufficiali e quattro Sottufficiali. Per effetto di avvicendamenti, dovuti al cattivo clima, e di altri arrivi dall'Italia, la forza media della Missione, negli anni dal 1934 al 1937, risulterà di dieci Ufficiali e quattro Sottufficiali, dei quali due terzi piloti e gli altri appartenenti al Genio e al Commissariato Aeronautico.

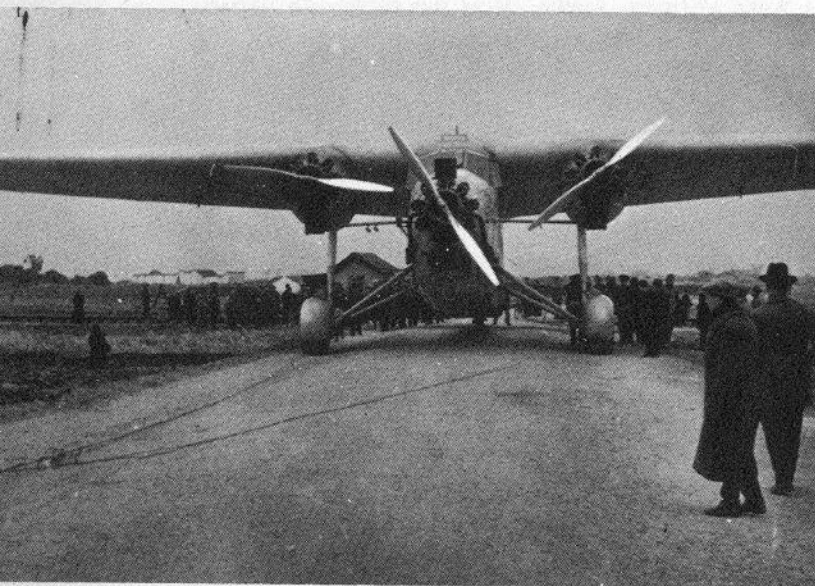
Sin dal suo arrivo in Cina questa nostra Missione aveva trovato sul posto un'analogia Missione militare aeronautica americana, a carattere ufficioso, però. La vicinanza delle due Missioni con identiche mansioni creava a volte un certo disagio negli italiani, che si sentivano in stato d'inferiorità nei confronti dei colleghi americani, già bene introdotti nell'ambiente.

Ovunque vengano a trovarsi in competizione con elementi di altra nazionalità, gli americani si sentono già affermati « per nascita », e non compiono sforzi per assicurarsi credito o simpatia da parte di chi li ha ingaggiati. In tempo di pace, non accettano facilmente fatiche scomode. Ciò che finirà per giocare un po' a favore degli italiani; dispostissimi, invece, a compiere il proprio lavoro anche in condizioni disagiate.

Benché la Missione non avesse, ovviamente, carattere commerciale, il successo presto conseguito per lo zelo e la compe-



tenza dei suoi membri, finirà per riflettersi anche in questo campo. Così, sin dal 1934, non molti mesi dopo l'arrivo in Cina della Missione, l'Aviazione cinese acquisterà da noi una squadriglia di caccia CR 32, una di Breda, 27, una di Caproni 111 e una quarta di Savoia Marchetti S.72; più una ventina di Breda 25 scuola. Il tutto per un importo di qualche decina di milioni; valuta 1934.



*Trimotore  
Savoia Marchetti  
S.72 — motori  
Pegasus 550 HP  
ciascuno —  
dopo il volo  
Roma-Scianghai*

Era appena sistemata sul nuovo campo di Nanchang, nella provincia del Kiangsi, che la Missione era impegnata nell'istruzione di una sessantina di piloti assegnati alla specialità bombardamento. Terminato il primo corso il 15 settembre, ne seguiva un secondo portato a termine con eguale successo.

C'eran voluti il coraggio e lo spirito di adattamento di tutti i membri della Missione per accettare una sede come quella, sperduta nelle paludi del lago Poyang. Ma in questa scelta aveva ben giocato il fiuto del mio predecessore; al quale, tra l'altro, non garbava la vicinanza degli americani. Il colonnello Lordi sapeva infatti come Nanchang, città dell'interno e cinese al cento per cento, avrebbe incontrata la piena approvazione del Generalissimo Chiang-Kai-shek. Questi, da buon nazionalista, detestava quegli stranieri che calavano sulle città costiere o fluviali e commerciavano sotto la protezione dei cannoni delle navi dei loro paesi, sempre presenti nei porti. Nanchang era invece ancora immune da speculatori stranieri; la popolazione occidentale si

riduceva a qualche suora missionaria francese. Per Chiang-Kai-shek, Shanghai era addirittura una città persa per la Cina.

Quasi contemporaneamente ai corsi di Bombardamento, iniziava a Nanchang la scuola di pilotaggio, diretta da due brillantissimi capitani della nostra Missione.

Ma poiché Nanchang diveniva sempre più importante come base aeronautica questa scuola verrà trasferita a Loyang nella provincia dell'Honan e qui in poco più di un anno di lavoro porterà al brevetto di pilota ben 262 ufficiali cinesi; senza il minimo incidente degno di nota.

Altri ufficiali della Missione, quelli tecnici, saranno posti alla testa di un certo numero di scuole specialisti e officine ove cureranno l'istruzione di ben 800 allievi, tra meccanici, motoristi, elettricisti e montatori. Per iniziativa della Missione, poi, 25 ingegneri cinesi saranno inviati in Italia per conseguire la laurea in ingegneria aeronautica.

L'abilissimo Maggiore del nostro Commissariato avrà invece il compito di « consigliere » per la parte Amministrativa presso la Commission of Aeronautica Affaires (1).



---

(1) *Corrispondente più o meno al nostro Ministero della Aeronautica. Da qui in avanti sarà chiamata semplicemente « Commission ».*

Per completare poi la cultura scientifica, su proposta della Missione Italiana l'Università di Nanchino inaugurerà corsi di Ingegneria Aeronautica, e avrebbe dovuto avere come istruttore un nostro competentissimo Ingegnere aeronautico.

Da parte della Fiat venne venduta all'università di Nanchino, per i corsi di ingegneria aeronautica, una galleria del vento.

Il merito principale di questo fervido sviluppo dell'Aviazione cinese va attribuito principalmente al mio predecessore; uomo dalle mille iniziative e dotato della volontà necessaria per realizzarle.

\* \* \*

Fin qui, dunque, tutto bene. Anzi, benissimo. Il prestigio della Missione italiana era all'apogeo; facile è immaginare come americani, francesi, tedeschi e inglesi masticassero amaro, vendendo come questa « piccola » potenza se la cavasse brillantemente anche in competizione con le consorelle di maggiori tradizioni. I giapponesi, anche, non rimarranno indifferenti a questi nostri progressi.

Senonché, il richiamo in Italia del mio abile predecessore poco mancò non portasse alla rovina la stessa Missione, giacché proprio da quel richiamo prese le mosse il dissidio tra il Generalissimo Chiang-Kai-shek e Mussolini. Dissidio che, stringi stringi, si riduceva ora ad una questione di prestigio personale, un equivoco basato sulle rispettive prerogative.

Nel frattempo Mussolini aveva già proceduto alla scelta del nuovo Capo Missione. E tale scelta era caduta su di me.

*Eredità molto scomoda.*

Nell'attesa che scocchi l'ora fissata per rilevare S.M. il Re per le consuete udienze giornalieri, S.E. il Primo Aiutante di Campo Generale Marchese Asinari Di Bernezzo mi fa passeggiare su e giù lungo i viali delle Cascine Vecchie di San Rossore. A costo di raddoppiare ogni volta il percorso, egli scansa scrupolosamente le vaste chiazze d'ombra che gli altissimi pioppi gettano qua e là sul tratto che percorriamo. Neppure per un attimo sembra voglia privarsi del calore del sole ormai alto sull'orizzonte. « Da giovane — dice — al principio della mia carriera di Alpino, amavo le cime nevose, i ghiacciai, il freddo insomma; e anche gli scarponi chiodati. Ora che sono vecchio non godo che il caldo, il sole e le calzature comode. »

Quelle sue malinconiche riflessioni non riuscivano a distrarmi completamente dall'osservazione ammirata per le belle



e sicure evoluzioni che un grosso trimotore stava compiendo per scendere sull'attiguo campo di S. Giusto. Campo, questo, tanto caro alle mie memorie di allievo pilota.

Non potevo certo immaginare che quel potente bombardiere era venuto da Roma sin qui per piazzare un colpo in pieno sulla mia famiglia: moglie e due bambini di quattro e due anni di età.

Da poco quel trimotore aveva atterrato, che eccoti giungere alla tenuta reale S.E. Valle, Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica. Sua Eccellenza chiede di essere ricevuto da S.M.; lo manda Mussolini in persona, per una questione urgente. Partito il Sottosegretario, il Re mi fa chiamare.

« Il Capo del Governo mi manda a chiedere che lasci lei libero dal mio Servizio: subito. Il Duce ha deciso di mandarla in Cina a capo della Missione Aeronautica Militare che abbiamo laggiù. » Si ferma un attimo, poi: « Lei farà bene anche in quel Paese. » Altra breve pausa. « Dica a sua moglie che non mi mandi al diavolo, se la mandano tanto lontano da casa. Io non ne ho colpa. E' il Capo del Governo che ha deciso di mandarla in Cina. Pare che le cose non vadano più tanto bene laggiù. Ma dica a sua moglie che io non ne ho colpa. »

A Roma Mussolini mi dice qualcosa di più sui guai che la nostra Missione sta attraversando. Ma non si apre a grandi confidenze e conclude: « Vada dal Capo di Gabinetto; lui sa tutto. »

Ho appena iniziato la « traversata » dell'immenso salone che, con diabolica astuzia, si è scelto, a Palazzo Venezia, come studio personale, che con voce tonante quasi irritata mi blocca: « Se non riuscirà a rimettermi in sesto quella Missione, mi riporti i rottami con tutta dignità. »

Quella trentina di metri di pavimento lucidissimo, che va dal suo tavolo di lavoro alla porta d'ingresso, li percorrerò come su una pista di schettinaggio. Quello sconfinato salone intimidisce chiunque. Perciò l'ha scelto. Il Duce sa che cos'è la timidezza!

### *Viaggio aereo Roma-Scianghai-Nanchang.*

Dall'alto Roma non m'era mai apparsa tanto bella. Voltarle ora le spalle per mettermi in rotta per la remota Cina mi costa una stretta al cuore. L'Urbe dorme ancora quando il pesante trimotore Savoia Marchetti 72 va prendendo quota. Non abbiamo che il sole per compagno di volo, anzi un semplice spicchio di luce che va rapidamente prendendo forma e lucentezza nella vasta dissolvenza crepuscolare. Nell'ampia distesa dell'edilizia cittadina, per metà sommersa dal verde dei parchi e dei giardini, fan o spicco le chiazze brune dei ruderi imperiali: cicatrici disseccate, qua e là incastonate in un corpo vigoroso.

Da poco siamo in volo; la mente affollata di pensieri non proprio sereni m'ha rubato la nozione del tempo. « Lei potrà fare del bene al suo Paese anche laggiù », m'aveva detto il Re; « Se non può far meglio, mi riporti, i rottami della Missione con dignità », aveva aggiunto Mussolini. Nella, mia moglie, Andrea e Paolo di quattro e due anni d'età, quando li rivedrò ancora? E quel tuffo in un mondo ignoto, che già in partenza so essermi ostile, come finirà? Mai mi ero trovato sulle spalle una responsabilità tanto scomoda. Assorto in quei pensieri mi era quasi sfuggita la immensa chiazza azzurra dello Jonio, passata sotto le nostre ali un paio d'ore dopo la partenza da Roma. Ma già un'altra distesa di ruderi è in vista: l'Acropoli di Atene. Più avanti ancora sulla nostra rotta l'occhio affascinato si perde ora su di uno sconfinato vivaio di ninfee: miriadi di isolette galleggianti sul verde smeraldo dell'Egeo.

Il paesaggio, per chi è in aereo, cambia rapidamente; a volte come per incanto. Dalla vasta zona policroma e ridente del Dodecanneso la prua del nostro trimotore punta ora, quasi spaurita, contro una selvaggia catena di montagne oscure, per lunghi tratti priva di qualsiasi traccia che riveli l'esistenza umana: il Tauro. L'orrida visione non dura molto che, giunti all'altezza dell'antica Tarso, già s'intravede la verdissima vallata dell'Oronte: un sorriso luminoso, dopo quella truculenza vegetale, che spicca contro la vasta distesa del desolato deserto siriano. E presto appariranno due favolosi rettili azzurri che serpeggiano nelle grigie sabbie del deserto, diretti verso sud; verso la Bagdad dei Califfi, prossima tappa del nostro volo. Come i ruderi della romana palmyra e dell'antichissima Mari nel deserto di Siria, così la Bagdad delle «Mille e una notte» sarà per noi la prima, vasta chiazza di colore biancastro che romperà la monotonia del deserto mesopotamico.

Sorvolare i deserti non è, di solito, un'esperienza molto eccitante: un paesaggio monotono, monocoloro, squallido, immenso specchio di aridità vegetale; mondo ostile all'uomo. Quello della Mesopotamia, grondante storia e civiltà, ha perlomeno il gusto di distrarti con stupende favole, con leggende curiose e sapienti, specie se t'imbatti a volare tra i due grandi fiumi.

« L'Eufrate è maschio — dice una di quelle leggende — ma il Tigri che, a causa della sua rapidità è chiamato Freccia, è femmina. In epoca lontana il fiume maschio e il fiume femmina non giungevano ancora a mescolarsi, nonostante gli astuti giri e i bruschi gomiti dell'Eufrate. Non potendosi raggiungere sulla terra troppo corta, essi gettavano avanti a se fanghi in abbon-



danza; e come due fidanzati costruiscono il letto d'amore dei loro futuri baci, così essi costruivano una terra nuova. \*

Questi « astuti giri e bruschi gomiti » si osservano molto bene navigando tra i due fiumi. Ma si vede altrettanto bene come, stanco evidentemente di quelle moine, il prepotente Eufrate, giunto subito sotto la cittadina di An Nasirya compie una brusca sterzata a sinistra e si butta in seno alla desiata Freccia. E tanto mescoleranno le loro acque, per cui al mare vi arriveranno come un solo fiume: lo Shatt an Arab.

Il contrasto fra i due dittatori, il nostro e quello cinese, doveva essere giunto a un punto morto; se per sciogliere « l'impasse » Mussolini era venuto nella determinazione di regalare al Generalissimo Chiang-Kai-shek il suo nuovissimo aeroplano personale. Un lussuoso regalo del genere pareva far rivivere le antiche costumanze orientali, quando le ambascerie si presentavano al potentato rivale cariche di preziosi tappeti o gioielli sopraffini. Per noi era quasi naturale che l'omaggio fosse costituito da un aeroplano, visto che chi lo recava avrebbe dovuto diventare il Capo di una Missione Aeronautica.

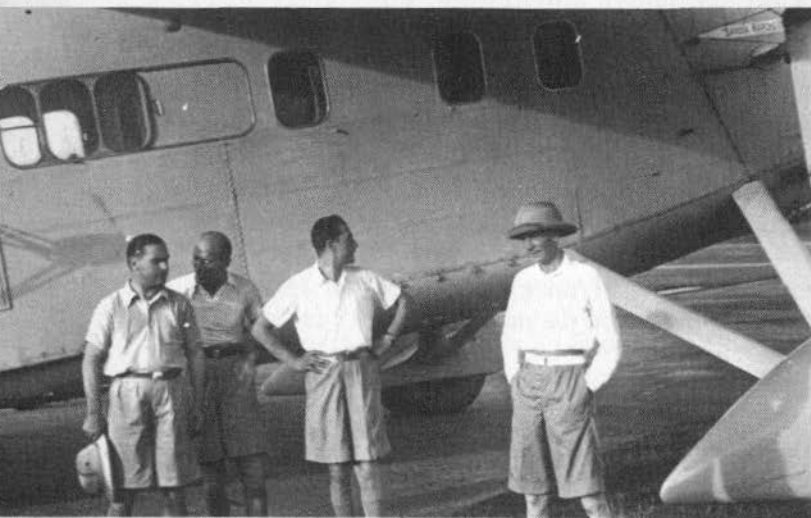
Il maestoso trimotore Savoia Marchetti S.72 era dotato di tre motori raffreddati ad aria Pegasus, serie numero due, 1.650 cavalli in tutto; che trascinavano per l'aria quelle dodici tonnellate alla velocità di crociera di duecento e più chilometri l'ora. Il Capitano Angelo Tondi, pilota del Centro Sperimentale di Guidonia, era il pilota di spalla; il sottotenente Alfonso Chiapparo ufficiale di rotta, i sergenti Mario Bisol, Filippo Pescatori e Mario Salussolia, abili specialisti, costituivano un equipaggio di primordine, sebbene improvvisato; cioè messo assieme da un giorno all'altro.

Il nostro I-ABMO, com'era immatricolato il nostro « incrociatore »-aereo, susciterà non poche meraviglie sugli aeroporti toccati. Quasi nessuno aveva visto una macchina tanto imponente: né ad Atene o Bagdad, né a Jask in Persia, Karachi, Jod-poor e Calcutta in India, e nemmeno a Rangoon in Birmania, o a Bangkok nel Siam. Oltre che essere ammirato l'I-ABMO susciterà un po' di gelosia sul campo francese di Hanoi, in Indocina, ove trovammo affettuosa ospitalità da parte dei piloti delle squadriglie francesi di guarnigione.

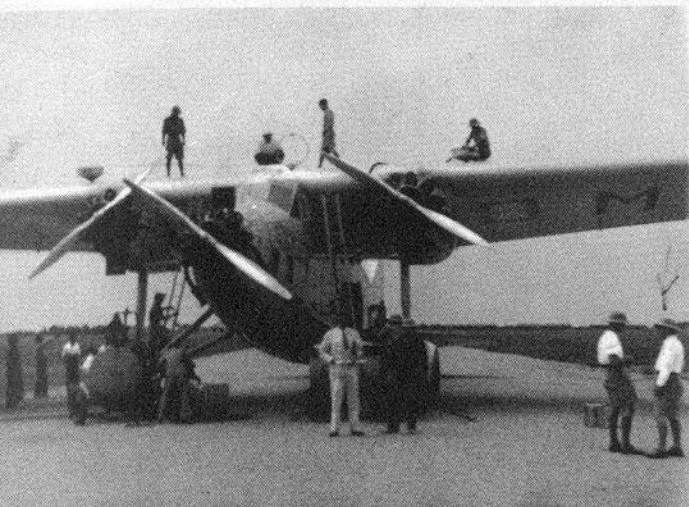
Qui ad Hanoi, avevamo già dietro alle spalle 12.000 e più chilometri di volo. Cosa che ci rendeva sempre più ottimisti sul finale del nostro lungo volo di 15.000 Km. Un incidente poteva capitarci, che ci costringesse a presentarci al Generalissimo con un antidiluviano « riscìò », anziché con il nostro potente trimo-

tore. Anche questo era un pensiero non da poco. Il primo brutto quarto d'ora ce lo aveva fatto passare lo Shamal, quel ventaccio che scendendo dalle regioni del Caucaso spazza la Persia del sud, ove avevamo dovuto atterrare per un guasto al motore centrale. La sabbia sollevata giungeva oltre i duemila metri, avvolgeva completamente l'apparecchio oscurando la terra. Sull'India i « Monsoni » e sulla Cina i « Tifoni » ritarderanno sensibilmente la nostra marcia verso la meta finale. Specialmente quei terribili uragani che sono i tifoni ci obbligheranno a soste di giorni, in attesa che la superficie del terreno d'atterraggio si consolidasse abbastanza da reggere le nostre dodici tonnellate a pieno carico.

*Tappa  
di Calcutta  
(India)*



*Rangoon (Birmaniam)  
da sinist.  
Gen. Scaroni  
Cap. Tondi  
Ten. Chiapparo  
Serg. Pescatori*



*Bang-kok  
(Siam)  
Rifornimento*

Dai mari delle Filippine e di Formosa l'ennesimo tifone spinge ora sulle coste cinesi una nuvolaglia densa e nera che s'innalza a oltre i cinquemila metri. Milletrecento chilometri corrono da Hong-Kong a Shanghai, ma noi la costa la vedremo per pochi momenti, intravederemo il porto di Amoy, all'imboccatura dello stretto di Formosa. Poi, più nulla fino al momento in cui la stazione meteorologica di Sikaway ci dirà che siamo nelle vicinanze di Shanghai. Un tuffo tutto d'un fiato, ed ecco là sotto la grande metropoli orientale annegata nell'estuario dello Yang-tse kiang, o fiume Azzurro; stanco, pare, per i suoi 5.500 chilometri percorsi sin lì, attraverso montagne e pianure fantastiche.

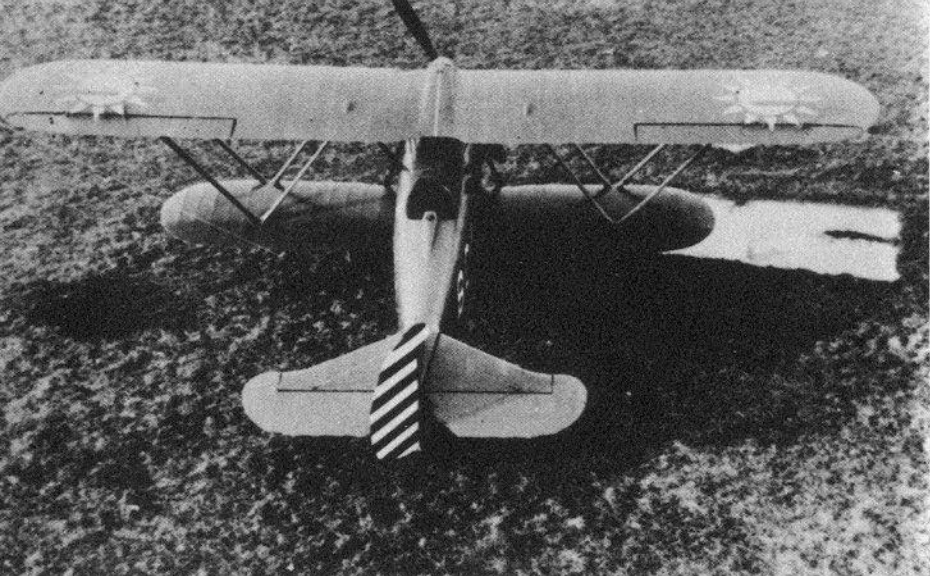
Avevamo ricoperto 14.500 chilometri in 70 ore di volo.

Atterrammo scortati da due Breda 27 pilotati, uno dal Capitano Andrea Zotti della Missione Italiana, l'altro dal Maggiore cinese Kao. Cordialmente salutati dal nostro Ambasciatore Vincenzo Lojacono e dal Console Generale Neirone, dal Comandante la nave « Caboto » Gregori e da molte Autorità cinesi, tra le quali il rappresentante il Sindaco di Shanghai e del Ministro delle Finanze H.H. Kung. Presente anche la modesta colonia italiana di Shanghai.

Per prendere contatto con un fiero lembo d'Italia, dovremo compiere un altro paio di ore di volo verso l'interno, fino a Nanchang, sede della nostra Missione Militare Aeronautica.

Un'altra oretta di volo dovremo compierla il giorno seguente per raggiungere il campo d'aviazione di Kiukiang, il più vicino al paesetto montano di Kuling, ove il Generalissimo e consorte stavano trascorrendo un breve periodo di vacanza.





*Fiat C.R. 32  
venduto al Governo  
Cinese*

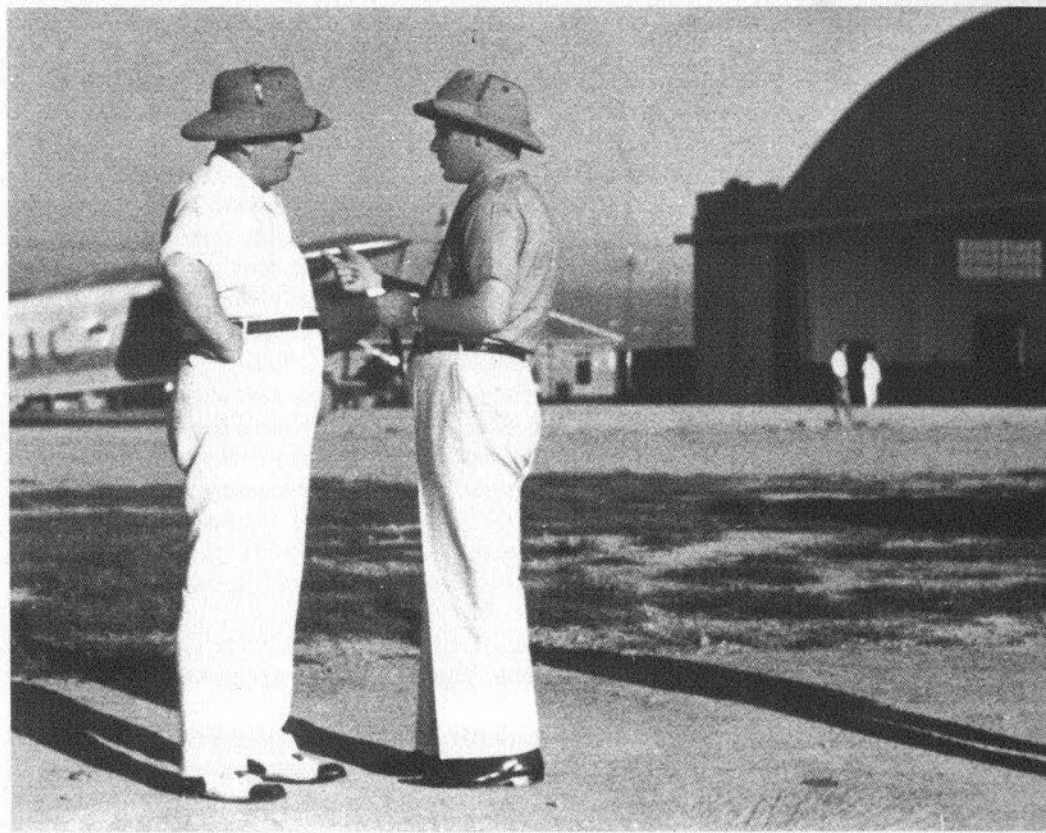
L'accoglienda di questi due autorevolissimi, stimati e nello stesso tempo temuti personaggi della Cina Nazionalista sarà assolutamente corretta: tratto da gran signori, tanto durante la cerimonia della consegna, da parte mia, del regalo del Capo del Governo Italiano, quanto durante la colazione a cerimonia ultimata. Atmosfera protocollare, come si addice ad un ospite di passaggio. Di « passaggio », pensavano loro. Io sapevo invece che nelle intenzioni di Mussolini ero stato mandato qui per rimanerci.

*Sempre arduo raggiungere il generalissimo  
Sua residenza estiva. Per Kuling 1200 m. di quota in portantina*



Uguale, ma meno diplomatica indifferenza incontrerò il giorno seguente tra gli alti ufficiali cinesi della base di Nanchang, sede della Missione, che ero destinato a comandare. Non ci voleva molto per capire l'esistenza di un ordine segreto di lasciarmi su di un binario morto fino al rientro del mio predecessore.

Intanto i giorni passavano e il dissidio Mussolini Chiang-Kai-shek appariva sempre insanabile. Con un pretesto, anch'esso annunciato solo a metà, il Duce aveva inopinatamente richiamato in Patria il Capo della nostra Missione mandando me a sostituirlo, senza curarsi di interpellare il Generalissimo. Roma non sognava neppure che questa semplice misura di avvicendamento avrebbe suscitato l'ira del dittatore cinese. Non si pensava che in molti paesi orientali, e in Cina in modo particolare, anche nelle Forze



*Passaggio delle consegne  
A sinistra: il Gen. Lordi  
e Gen. Scaroni*

Nanchang - Agosto 1935



Armata l'amicizia personale sta al posto del concetto occidentale della disciplina collettiva, in funzione dell'interesse generale. In altre parole, il mio predecessore era riuscito ad accaparrarsi la preziosa amicizia del Capo Supremo della Cina. E in Cina l'amicizia è considerata sacra, come mi sentirò ripetere da Madame Chiang-Kai-shek ogni qualvolta l'occasione capitasse. Un sentimento che fa parte della natura di certi popoli e che ricorda il cosiddetto spirito di «ospitalità del deserto», ove si è nemici o fratelli. E il Generalissimo non riusciva a superare l'idea che abbandonare Lordi non fosse un tradimento da parte sua. «Fino a quando non mi sarà detta ufficialmente *la ragione vera* per cui Lordi è rientrato in Italia, io gli conserverò la mia amicizia». Il Generalissimo me lo disse in tutte lettere. Per lui Mussolini gli aveva fatto un torto immeritato. Ma Mussolini non decampava: il cambio del Capo della Missione era una faccenda sua, quale Ministro dell'Aeronautica; e di nessun altro. *Fosse orgoglio, fosse quel che fosse, per chi conosceva l'una e l'altra parte vedeva perfettamente come il tutto fosse basato su di una imperfetta conoscenza dei fatti da parte italiana; fatti che nessuno s'era presa la briga di chiarire.*

Il Generalissimo aveva scelto il mio predecessore quale suo « Chief Adviser » (Consigliere Capo) per l'Aviazione cinese, ma avrebbe ugualmente potuto scegliersi qualsiasi Ufficiale straniero, lasciando da parte tanto la Missione Aeronautica Italiana, quanto l'analoga Missione Americana. Era una questione strettamente personale del Generalissimo; ma a Roma si continuava ostinatamente a credere erroneamente che Capo della Missione Italiana e Capo Consigliere fossero due incombenze strettamente legate l'una all'altra.

Questa spiegazione era necessaria per chi voglia avere idee chiare sull'origine del dissidio Mussolini-Chiang-Kai-shek.

Facile immaginare quale potesse essere, nel frattempo, la mia posizione in Cina, quale Capo voluto da una parte, ma ripudiato dall'altra.

### *Assalto alla Missione*

Questa ostilità tra i due Capi di Governo comportava fatalmente il mio isolamento dai cinesi, lasciando libero gioco agli aspiranti alla successione degli italiani, tanto nel campo dell'organizzazione militare, quanto in quello commerciale. Rappresentanti di industrie aeronautiche straniere competitive, alti ufficiali più o meno intimamente legati a quelle industrie; alti ufficiali amici del mio predecessore attendevano con ansia il suo ritorno; sciovinisti che mal digerivano l'interferenza straniera negli affari del loro paese, specie nel campo militare, pensavano

essere giunto il momento favorevole per liquidarci e realizzare le loro aspirazioni. Da ciò un'aspra campagna denigratoria contro i nostri ufficiali, ma soprattutto contro il materiale da noi venduto alla Cina, criticato come scadente e più costoso di quello d'altri paesi, ottenibili, questi materiali, con dilazioni di pagamento assai più favorevoli. Non c'era paese occidentale che non avesse lì pronto un Capo Consigliere o degli ufficiali istruttori pronti a « sacrificarsi » per la Cina. La quale, per il fatto di non possedere un'industria aeronautica propria, costituiva un immenso mercato sfruttabile subito, con grandi prospettive per l'avvenire.

I tedeschi, che già erano sul posto con una Missione Militare di un centinaio di « consiglieri » guidati dal generale Falkenhousen e una fabbrica di aereoplani in progetto, si agitavano tanto quanto gli americani.

Insinuazioni e accuse circolanti più o meno clandestinamente, cominciavano a far presa anche sui cinesi che sin dal principio ci eran stati favorevoli; e oltre che sui cinesi in genere, anche sul Generalissimo e Madame, non a perfetta conoscenza di problemi aeronautici. Talune di quelle accuse rasentavano il ridicolo, come quella secondo la quale il volo con i nostri CR. 20 era pericoloso perché, onde evitare che la miscela necessaria a far funzionare i motori si disintegrasse, era necessario sbattere continuamente le ali e agitare l'apparecchio.

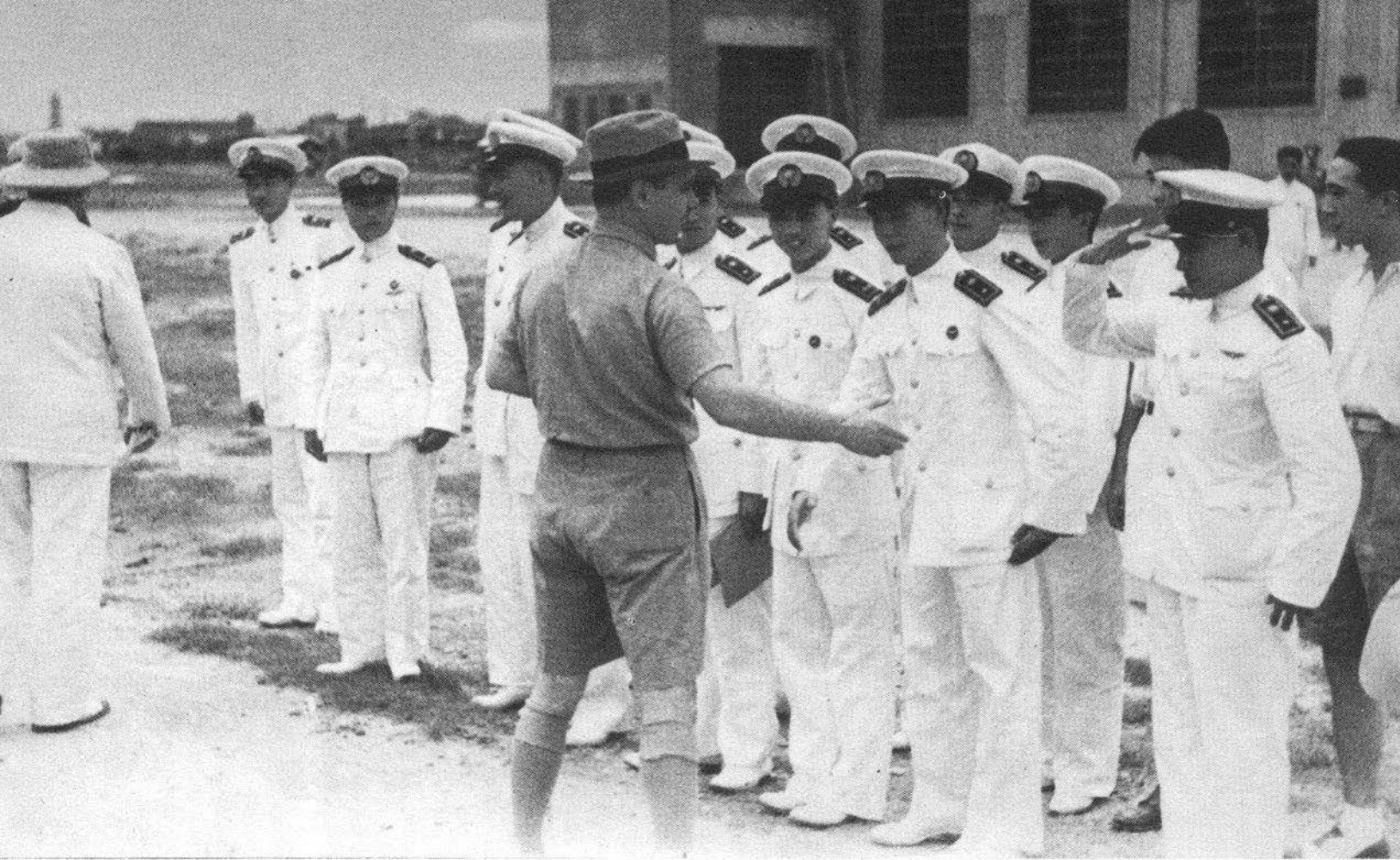
Questo fiume di cattiverie costringeva gli ufficiali della Missione a un continuo, snervante lavoro di prove e controprove atte a distruggere quelle falsità, impegnando tutti o quasi esclusivamente alla difesa delle nostre posizioni, lasciando un limitato tempo di lavoro utile agli effetti della collaborazione vera e propria con gli aviatori cinesi.

L'odiosa offensiva dei nostri ostinati concorrenti, parve avere raggiunto il suo pieno successo il giorno in cui Mr. Kung, Ministro delle Finanze, cognato del Generalissimo Chiang-Kai-shek, convocava presso il suo Ministero il nostro Ambasciatore Lojaco per comunicargli, chiaro e tondo, che « la presenza della Missione Militare Aeronautica Italiana in Cina non era più gradita ».

I famosi « rottami » della Missione di cui Mussolini mi aveva fatto cenno il giorno del congedo dall'Italia, erano ormai alle viste.

Il crollo definitivo fu momentaneamente arrestato dall'intervento un po' spazientito del Duce. Ma il grande « tacon » non riusciva a nascondere il sotterraneo lavoro di demolizione.

Per l'alta finanza cinese gli aereoplani erano allora quasi esclusivamente una merce di baratto come ogni altra. Poco importava se quel particolare tipo di aeroplano rispondesse o no alle vere necessità del paese. E trattare su questa base rendeva



Presentazione: *Ufficiali cinesi di Nanchang*



le cose assai più difficili per noi che per gli americani, per esempio. E l'Etiopia? Già, c'entra anche l'Etiopia! Mancava ancora la nota di politica internazionale per sistemarci bene, ed eccoti anche quella.

Era la prima volta che il Ministro delle Finanze Kung si disturbava per convocarmi al suo Ministero. Pensavo mi avrebbe ripetuto ciò che aveva comunicato al nostro Ambasciatore a proposito del siluro della Missione. Invece subdolamente mi consiglia di mandare, all'insaputa del nostro Ambasciatore, come diretto desiderio del Generalissimo, un telegramma personale a Mussolini affinché cercasse di risolvere al più presto la questione etiopica, giacché essa costituiva un « pernicioso esempio per il Giappone », che si preparava ad invadere la Cina. Il suo discorso, lardellato di lusinghe e amichevoli « avvertimenti », lasciava trapelare una minaccia: il nostro sforzo in Etiopia, reso anche più gravoso dalle « Sanzioni » che la Società delle Nazioni aveva votato contro l'Italia, avrebbe reso impossibile al nostro Paese di adempiere agli impegni commerciali assunti con la Cina. Interruzione, insomma, delle relazioni commerciali e, prima di tutto, niente acquisto di aeroplani italiani. Neanche a farlo apposta, quello stesso giorno i giornali di Shangai portavano in prima pagina la nostra conquista di Adua. Naturalmente, il mio cortese rifiuto di mandare a Mussolini quel telegramma non servì a spiarmi la strada che conduceva ad un accomodamento della terribile situazione creatasi in conseguenza di quella alluvione di cattiverie.

Quando, nell'agosto del 1935, giunsi in Cina, col marito Capo assoluto del Paese, « regnava » la moglie May-Ling Soon Chiang, cioè Madame Chiang-Kai-shek, sorella della vedova del Padre della Patria, cioè Madame Soon Yat Sen, e cognata di Kung, Ministro delle Finanze, lei stessa germoglio della potente famiglia Soong, sorella così di T. V. e T. L. Soong, magnati della Finanza cinese. Questa intelligentissima e autorevole donna era per tutti « Madame », analogamente a quanto usato nelle monarchie francesi nei confronti delle loro regine. Era persona da tener presente, certo. Ma troppo lontana. E intanto non riuscivo ad incontrare tra i cinesi e, nemmeno fra altri, individui disposti ad ascoltare le mie preoccupazioni, i miei pensieri.

La persona, che ebbe sin dal nostro primo incontro il « coraggio » di espormi francamente la situazione della nostra Missione, di espormela in tutti i suoi dettagli, belli e brutti fu il Maggiore del Commissariato Aereonautico Francesco Leone, da più di un anno membro della Missione Aereonautica. Mente svel-



ta e acuta da vero siciliano, di grande dirittura morale, incline a smussare gli angoli più fastidiosi: uomo prezioso, insomma.

Leone mi mise al corrente dei fatti anche di carattere riservato della Missione, facilitandomi così il compito iniziale. Eliminata la nuvola di pettegolezzi che aleggiava sulla Missione, le sue informazioni erano nel complesso incoraggianti. Il mio predecessore aveva avuto buon fiuto nella scelta dei componenti la Missione: piloti, ufficiali tecnici, specialisti in genere erano tutti elementi di valore. E con elementi del genere il successo della nostra impresa cinese avrebbe dovuto essere scontato in partenza.

I due gruppi nemici. (« Le cricche »).

Ora però bisognava risolvere l'intricata faccenda del passaggio del Capo Missione, acquistando il necessario credito nell'opinione del Generalissimo. E questo era ovviamente compito mio.

Gli americani dominavano incontrastati nell'Aviazione cinese, prima dell'arrivo della Missione Aereonautica Italiana. A mano a mano che il mio predecessore riusciva ad affermarsi trovava in quell'ambiente ostilità sempre maggiori, reazioni sempre più violente, dato gli interessi in gioco.

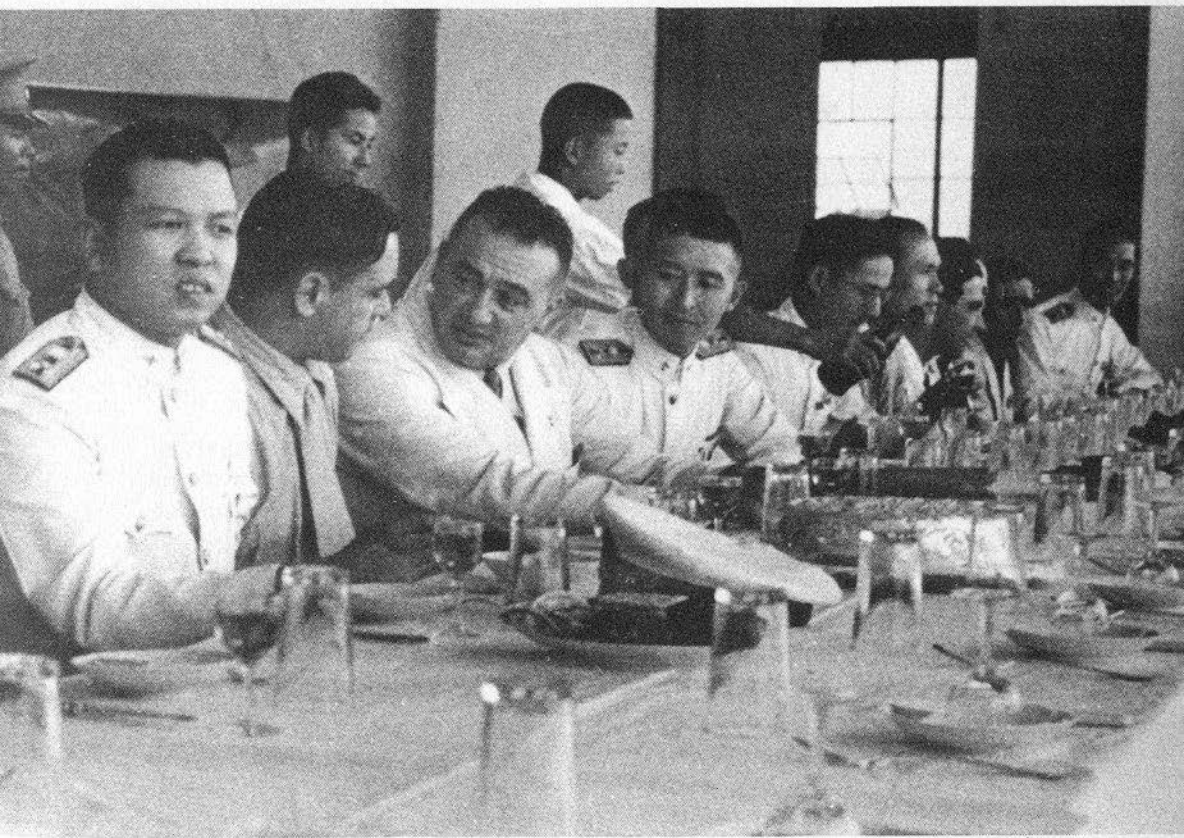
Il gruppo sino-americano di Hangchow, città del Sud, nella provincia del Fukien, era costituito dalla Missione Aereonautica americana, dalla direzione della Fabbrica di aerei sino-americana (interessi Curtiss) e da un forte gruppo di alti ufficiali cinesi capitanati dal Generale Chow, comandante la scuola, dal Generale Mao, vice comandante e dal Colonnello Chang, capo della sezione politica della Scuola, appartenente al « Secret Service » del Generalissimo.

Il gruppo opposto a quello del Generale Chow, che al momento dirigeva la Commission, includeva il Generale Chen-Chia-Shung, il Generale Shen, capo della Divisione Stato Maggiore, sostenuti dal Capo della nostra Missione Generale Lordi. Tale situazione del 1934 era rimasta intatta fino al richiamo in Italia del mio predecessore: agosto 1935. Il prestigio che il generale Lordi godeva presso il Generalissimo, l'autorità politica del Generale Chen (membro del Kuomintang) l'autorità goduta dal generale Shen quale vecchio pilota, tutto ciò sommato riusciva a tenere testa alla campagna ostile sferrata contro la « Commission ». Campagna fatta con continui rapporti inoltrati al Generalissimo, condotta non solo basandosi su quegli errori che, chi è alla testa di un'organizzazione è fatalmente soggetto a compiere, ma principalmente su inconvenienti (taluni non trascurabili) manifestati dai motori e dagli apparecchi ricevuti dall'Italia; come i motori Lynx, Breda 27 e CR.32. Ma il colpo mortale i dirigenti la Com-

mission e, per conseguenza la Missione Italiana, lo ricevettero con il rientro del generale Lordi. Con la perdita di quest'ultimo il gruppo dirigente la Commission perdette anche completamente la sua autorità. Con tale crollo la situazione degli italiani, fino allora favorevole, si capovolse.

Gli ufficiali più influenti presso Madame Chiang-Kai-shek e presso il Generalissimo divennero i nostri nemici: i generali Chow e Mao, il primo elevato a capo della « Commission » e il secondo divenuto comandante della base di Nanchang, fino a quel momento rocca forte dei generali Chan e Lordi. Era giunta l'ora per i nuovi dirigenti di vendicarsi delle ostilità del gruppo rivale, cui apparteneva la Missione italiana, o per lo meno il suo Capo. Nella euforia della vittoria il generale Mao in una riunione tenuta sulla base di Nanchang si esprimeva pressapoco così: « Tra pochi mesi a Nanchang non ci sarà più né un apparecchio né un ufficiale italiano. »

Più tardi nel corso di una riunione della Commission presie-



*Ricevimento al nuovo Capo Missione*

duta da Madame e alla quale anch'io partecipavo, il nuovo capo della Divisione Tecnica, colonnello Chien, « allevato » negli Stati Uniti, perciò uomo soggetto agli americani, debuttava con una serrata filippica contro i nostri Breda 25 già in Cina e contro il contratto in corso di 18 Breda 27.

Ma i nostri nemici vittoriosi presto si resero conto che a mezzo della Fabbrica aeronautica Italiana (SINAW) noi potevamo ancora conservare buone posizioni commerciali nel campo aeronautico. Perciò la loro offensiva si spostava ora contro quella nostra impresa che, per contratto, non poteva costruire che apparecchi di tipo italiano.

Rapidamente tracciata, questa la nostra situazione nell'agosto del 1935, quando mi accingevo ad assumere il Comando della Missione Militare Aeronautica in Cina.

Sordo a qualsiasi critica e maldicenza interessata, mi tuffai con feroce impegno nello studio della soluzione pratica dei problemi che per primi necessitava risolvere, tenendomi come guida la nostra organizzazione aeronautica. Fingevo d'aver scordato il siluro lanciatoci dal Ministro delle Finanze Kung, di non avvertire l'atteggiamento gelido e ostruzionistico degli alti ufficiali cinesi responsabili delle varie Divisioni della Commission of Aeronautical Affaires (Ministero dell'Aviazione) e dei reparti di volo, dei capi officina e dei funzionari in genere. I quali non tralasciavano occasione per sfoggiare al mio passaggio risolini più o meno apertamente canzonatori alla maniera ossequiosa del loro stile tradizionale; sempre sicuri in cuor loro dell'ormai inevitabile sconfitta della Missione italiana.

### *Mio colloquio decisivo con Madame Chiang-Kai-shek.*

Intanto i miei nervi erano soggetti ad una tensione misurabile anche dal numero di sigarette che incenerivo in numero sempre maggiore. Ma venne anche il giorno in cui, dopo reiterate richieste da parte mia, Madame Chiang-Kai-shek acconsentì a ricevermi per un colloquio a quattr'occhi. E mi presentai a Lei con lo spirito di chi è pienamente consapevole che questa volta va o spacca.

Ciò non pertanto, l'apparizione nel grande suo salone di quella figura stupendamente femminile, elegantissima nella semplice tunica cinese, inquadrata in un affollato emporio di preziosità di ogni genere, mi lasciarono per un attimo senza fiato. E per quell'attimo la ragione per cui ero giunto fin lì era volata non so dove.

Spessi tappeti di gran 'pregio, intercalati da candide pellicce





*La Vice-Ministro dell'Aviazione Cinese May-Ling Soon Chiang, Madame Chiang-Kai-Shek. Moglie del Generalissimo, ha grandemente facilitata la riaffermazione della nostra missione aeronautica*



di orsi polari, smorzavano ogni rumore di passi, come la neve caduta di fresco. E quelle boccacce rosso-minio di testoni imbalsamati parevano simboleggiare qualcosa di sinistro.

Un dignitosissimo cenno del capo è, ad un tempo, il suo saluto e l'invito a sedermi. Il suo sguardo fermo su di me è severo, ma non ostile. Non parla: pare voglia raggiungere i miei pensieri e dominarli sul nascere. In questo momento non avrei di certo potuto immaginare come quella donna fosse dotata di una grande carica di calore umano, di tanta affabile signorilità com'ebbi più tardi modo di sperimentare.

Poiché il mio discorso procedeva un po' a singhiozzo, tagliò corto con un secco: « Insomma, è mai possibile che il Generalissimo non debba conoscere le ragioni per cui il vostro predecessore non torna ancora da noi? ». Ci siamo!

Non attese neppure la mia risposta: si lanciò in una accorata requisitoria nella quale parole come « umiliazione », « mortificazione », « perdita di faccia », « mancanza di fiducia », « ingratitude » rimbalzavano come chicchi di grandine frammischiati a goccioloni di pioggia temporalesca.

In conclusione, suo marito il Generalissimo era stato tradito proprio da Mussolini, un amico che egli aveva sempre stimato e ammirato.

Non riuscii a trattenermi dall'interrompere quella accorata foga femminile. E fors'anche lo feci con poca grazia. Ma ero stato colto da quella vaga ebbrezza aggressiva che si impossessava di me ogni qualvolta venivo a trovarmi faccia a faccia con un pericolo. Forse un'attenuante la potrei trovare anche pensando alle amarezze subite per mesi, e nel mio temperamento stesso, incapace di subire ingiustizie.

Comunque, la mia irruenza dovette impressionarla, se ancora parecchi mesi dopo, in una lettera indirizzata al nostro Ambasciatore Cora, che aveva sostituito l'ambasciatore Lojacono, scriveva: « Il vostro Generale Scaroni, "is a born fighter" (combattente nato) ».

A mano a mano che a mia volta le sciorinavo argomenti che avevo ruminati per mesi in attesa di questo momento, la faccia di Madame appariva sempre più preoccupata, severa, assumendo volta a volta espressioni di stupore, di risentimento, di pena.

Da ultimo, dal mio sacco capovolto e squassato uscirono frasi come queste: « La vostra insistenza nel voler conoscere ciò che il Governo italiano giudica dover tener per sè solo, non può essere considerato a Roma che atto poco riguardoso. Voler a forza mettere Mussolini in imbarazzo, anche questo non può essere ritenuto gesto gradito. » Infine, « Non essere lecito a nessuno mettere in dubbio la decisione del Capo del Governo Italiano. »

A questo punto anche l'ultima fiammella di ribellione che da mesi covava in fondo al mio essere s'era di colpo esaurita, lasciandomi un cuore leggero. Ma il sopravvenuto silenzio mi era assai molesto. Sentii giungere alle orecchie le parole di Madame: « E' terribile quel che mi dite e mi fate capire. Per il Generalissimo sarà un colpo assai forte e non so dirvi quali saranno le conseguenze. Egli aveva puntato sul vostro predecessore a dispetto dell'opposizione di gran parte degli Alti Ufficiali cinesi e dei suoi consiglieri civili. E' terribile! »

Camminava su e giù per l'ampio salone, pensosa e apparentemente calma. Vi era in quel suo incedere qualcosa di regale che affascinava e incuteva rispetto. Il suo passo deciso, energico; la persona eretta e lo sguardo fisso su qualcosa lontana da noi, potevano essere il riflesso del penoso riesame d'una situazione improvvisamente mutata, e anche per lei piena d'incognite.

« Siete stato spietatamente sincero e ve ne sono grata — sussurrò con grande calma. — Ora so dove siamo e cosa fare. So anche che da quando siete giunto tra noi avete lavorato sodo per l'Aviazione Cinese. Vi dirò anche che sin dal primo giorno del vostro arrivo vi ho fatto seguire dai miei poliziotti privati e so che non siete mai stato a Shanghai per divertirvi, come fanno invece molti altri. Da oggi conto sulla vostra lealtà e voi potete contare sul mio aiuto presso il Generalissimo. » Ricominciavo a vivere.

Bastarono poche settimane perché Madame ottenesse dal potente marito quanto non s'era ottenuto in un paio di mesi di trattative diplomatiche. Il Generalissimo mi aveva promesso la nomina a Consigliere Capo per l'Aviazione e il lavoro della Missione procedeva più speditamente, anche se non privo d'intoppi. Pure taluni ufficiali cinesi cominciavano a rassegnarsi al nuovo ordine, divenendo più morbidi in tutto. Roma era soddisfatta: anche il Ministro degli Esteri Ciano mi telegraferà il suo elogio « per i risultati conseguiti da V.S. e per l'attività destinata a ripristinare la situazione morale della nostra Missione Aeronautica. »

*Mister Donald.*

Mister Donald, giornalista australiano, era un personaggio di grande rilievo nella Cina Nazionalista. Godeva di grande stima e grandissima fiducia nel mondo delle quattro maggiori famiglie del Paese: quella del Generalissimo Chiang-Kai-shek, della famiglia Soong, grandi magnati dell'alta finanza e alla quale apparteneva la moglie del Generalissimo; della famiglia Kung, il cui

cpo era Ministro delle Finanze, marito della sorella di Madame Chiang-Kai-shek; infine quella prestigiosa vedova del « Padre della Patria », Madame Sun-Yat-sen, anch'essa sorella della moglie del Generalissimo.

« La gente — dice questo Capo assoluto della Cina di oggi — credeva che Donald fosse un "consigliere" ingaggiato dal Governo cinese per scopi speciali. Niente affatto. Egli era un amico personale che frequentava la nostra casa. Dirò anche che, pur facendo parte della nostra cerchia intima Donald ha sempre rifiutato il titolo di "consigliere", quanto gli onori che a più riprese gli vennero offerti». Donald era una personalità tutta particolare, dotato di una carica di costante buon umore leggermente canzonatorio, schietto e privo di malignità. La sua naturale familiarità con chiunque l'avvicinava lo rendeva universalmente simpatico, piacevole. I corrispondenti dei giornali di tutto il mondo, specie gli anglosassoni, si appoggiavano a lui quando volevano mettere assieme materiale sicuro per i loro articoli, specie a carattere politico. Essi erano da tempo abituati a chiedergli informazioni anche quando, in compagnia del Generalissimo, si trovava nelle più remote località della Cina. Ciò che, a volte, gli procurava guai piuttosto noiosi. Come successe, per esempio, nel caso del telegramma da lui inviato da Sian in risposta ad una richiesta dell'amico Hallet Abent del New-York Time, al tempo della prigionia del Generalissimo. Male interpretato quel telegramma faceva passare Donald come simpatizzante del Generale Chang-Hsue-liang che teneva il Generalissimo prigioniero nello Shensi. Da quel momento Madame gli proibì di mandare altre corrispondenze a giornalisti amici o non amici.

Durante la permanenza alla Scuola d'aviazione di Hangchow diretta da cinesi con consiglieri americani, Donald disse a Madame Chiang-Kai-shek che era d'accordo con me nel ritenere la Scuola male organizzata e inefficiente. Questo bastò perché il Generalissimo riunisse la sera stessa tutti i capi responsabili infliggendo loro una scottante reprimenda da lasciarli avviliti e confusi come marioli colti in fallo.

Ho voluto ricordare questo personaggio insolito, perché il suo nome apparirà ancora nel corso di questa mia narrazione.

### *Attività della Missione.*

Sin dall'inizio della sua attività, la Missione aveva svolto il suo lavoro seguendo tre linee principali: addestramento del personale al volo e ai lavori di specializzazione (motoristi, montatori, armieri); organizzazione dei servizi e dell'Amministrazione



nonché piani logistico-operativi; realizzazione delle infrastrutture su scala moderna. Era un programma ambizioso e di lunga durata, ma l'alta capacità dei vari « consiglieri » della Missione dava affidamento di sicuro successo.

Le lezioni teoriche erano sempre accompagnate da istruzioni pratiche; difficoltà se ne incontravano in ogni momento, molte di carattere obbiettivo, altre procurateci artificiosamente da chi era interessato al fallimento della Missione. Non per questo, però, il lavoro subiva rallentamenti gravi. Procedevano bene i lavori di sistemazione degli aeroporti, la costruzione delle aviorimesse; il nostro Maggiore del Genio Nicolò Galante aveva progettato e costruito una « palazzina tipo » per i comandi di aeroporto, contenente in se stessa, come un tutto organico, lo schema di ciò che oggi costituisce la « Torre di controllo », come può



*Palazzina  
comando  
dell'aeroporto  
di Nanchang  
progettata  
dal maggiore  
Galante  
della missione*

vedersi dalla fotografia a pagina 12. La stessa palazzina sarà poi riprodotta in numerosi altri aeroporti cinesi.

Ad ogni membro della Missione era affidato un incarico ben preciso, e del quale rispondeva direttamente al Capo Missione. Così al Capitano Enrico Cigerza sarà affidata, per più di un anno, l'istruzione dell'elettrotecnica, armi e tiro, nonché l'istruzione alla navigazione notturna. Appena giunto in Cina col Savoia Marchetti 72 a lui sarà affidata questa macchina; con essa anche l'incarico di pilota personale del Generalissimo Chiang-Kai-shek. In tali mansioni Cigerza compirà moltissimi, lunghi voli su tutto il territorio cinese, sempre trasportando il Generalissimo nelle sue frequenti ispezioni alle truppe. Avrà anche il privilegio di essere scelto da madame come suo pilota, nel volo



a Sian (Tana delle Tigri, come verrà subito chiamata) quando quella coraggiosissima Signora vi si recherà per tentare di liberare il Generalissimo dalla prigionia in cui lo tenevano gli ammutinati di Chiang-Hsue-liang. Il Maggiore Vincenzo Napoli a sua volta veniva adibito all'istruzione degli allievi cinesi nel funzionamento e nell'organizzazione dei servizi aero-portuali; organizzava poi e dirigeva il corso di perfezionamento Ufficiali piloti di Loyang; nello stesso tempo in cui i Capitani Felice Torelli e Franco Martini dirigevano la scuola di pilotaggio aereo di primo grado per i cadetti delle scuole militari cinesi. Scuola questa che in poco più di un anno di esercizio brevetterà 262 allievi, senza il minimo incidente. Ma anche alla riorganizzazione amministrativa il personale della Missione contribuirà in modo decisivo. Il Maggiore Francesco Leone del Commissariato Aeronautico, approntava tanto la regolamentazione per l'amministrazione del contante delle Squadriglie e degli aeroporti, quanto quella per la gestione e la contabilità del materiale ordinario nonché di quello speciale (velivoli, motori ecc.) esistente sugli aeroporti e dei materiali in dotazione ai Reparti di volo. Terminati i compiti principali di carattere amministrativo il Maggiore Leone sarà chiamato a svolgere le funzioni di Capo della Segreteria del Capo della Missione.

Presso quasi tutte le sezioni della Commission era addetto in qualità di « consigliere » uno dei membri della Missione. Così presso l'Ufficio Personale presterà servizio quale « consigliere » il Capitano Gino Palmentola, assai apprezzato dal capo di quell'Ufficio, un rigido colonnello dell'Esercito cinese. Così come apprezzatissima sarà sempre l'opera intelligente e fattiva dei capitani Accardo e Aramu nel campo dell'istruzione al bombardamento aereo. Il Capitano Andrea Zotti diverrà l'idolo degli allievi cacciatori che seguivano la sua scuola. Acrobata audace e perfetto, veniva spesso impiegato come collaudatore dei CR. 32 e Breda 27 che giungevano a Shanghai dall'Italia e destinati all'Aviazione militare cinese. In questo campo Zotti era maestro insuperato.

Fortunata era la nostra Missione anche in fatto di Ufficiali tecnici. Il Maggiore Marco Boschi, « consigliere » presso la IV Divisione Tecnica, il Capitano Renato Benaduse « consigliere » presso l'officina riparazioni di Nanchang; il Capitano Giorgio Cavalca « consigliere » presso l'officina riparazioni di Nanchino svolgevano opera seria, ed eran tenuti in grande considerazione tanto dai dipendenti che dagli ufficiali Capi di quei Reparti.

Altrettanto si può dire dell'opera seria e fattiva svolta dai nostri Sottufficiali: Maresciallo Nava e Sergente Maggiore Salusolia quali motoristi della scuola di pilotaggio e della speciale squadriglia trasporto adibita al servizio diretto del Generalissimo. Così come il Sergente Mario Bisol da radiotelegrafista di

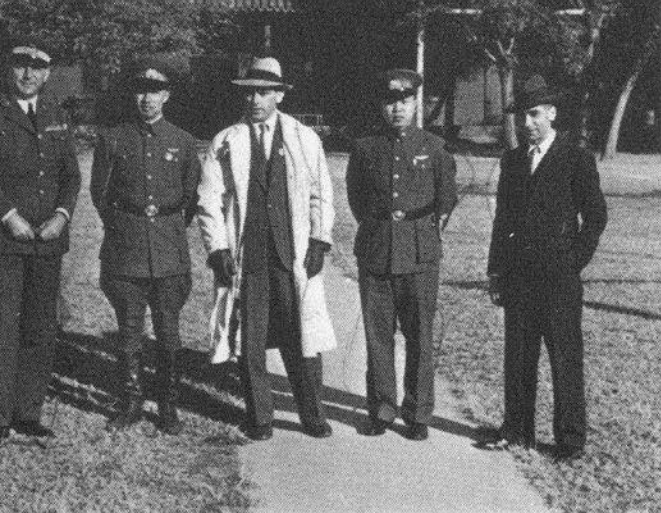
bordo dell'I-ABMO durante il nostro viaggio Roma-Shanghai diverrà Capo del Servizio Radio. Il Sergente Sala, armiere e il pari grado Currà assegnati entrambi alla manutenzione degli apparecchi di tipo italiano si renderanno preziosi anche nell'insegnamento teorico degli specializzati cinesi.

Con la creazione a Nanchino del Corso di Osservazione Aerea, il Capitano Carlo Unia sarà trasferito da Nanchang alla Capitale Nazionalista, sede della « Commission », in qualità di « Capo Istruttore » del corso Ufficiali osservatori. Questo nuovo Corso non poteva essere messo in mani più competenti. Ufficiale colto, esperto in materia, temperamento calmo e riflessivo, il suo tratto signorile accaparrava la simpatia tanto degli allievi che degli ufficiali superiori cinesi.

*Tra questi cadetti dell'Esercito venivano scelti gli allievi ai corsi di pilotaggio - Al centro: Il Generalissimo Chiang-Kai-Shek e gli istruttori italiani*



*Maggiore Torelli e Capitano Martini capo istruttore e istruttore della scuola*



*Ispezione alla Scuola  
Da sinistra:  
Cap. Torelli  
Comand. cinese della base  
Gen. Scaroni  
Gen. Chen capo di S.M.  
Magg. F. Leone della Missione*

*Il Generalissimo  
Chiang-Kai-Shek  
passa in rivista  
le sue truppe*



*Allievi piloti cinesi di Nanchang  
Da sinistra  
Istruttori  
Cap. Zotti - Martini e Torelli*



Spesso le fortune non vengono sole: Madame Chiang-Kai-shek viene nominata Sottosegretario di Stato per l'Aviazione (General Secretary of the Commission on Aeronautical Affairs) che per me vuol dire diventare suo collaboratore diretto, in posizione di grande fiducia, anche perché — mi dirà lei stessa — « se ho esperienza in tanti altri campi non ne ho altrettanta in quello aeronautico. »

Carattere forte, intelligenza acuta accentuata dalla furbizia insita nella donna, Madame sapeva essere energica e esplicita, a volte cruda, quando le circostanze lo esigevano. Dirigeva le nostre riunioni di affari nelle quali si discuteva di organizzazione aeronautica, di acquisti di materiale, di programmi futuri eccetera col piglio di chi sa di poter usare impunemente la strigliata o il guanto.

« Generale Chow, voi non capite nulla d'aviazione » ed era costui il Capo di Stato Maggiore dell'Aviazione in carica. Ma al termine della riunione, sapendo che i nostri rapporti non erano dei più amichevoli, ci invitava entrambi a colazione a casa sua, ove sfoggiava tutta la sua arte diplomatica per avvicinarci, in vista di una collaborazione più proficua. Ma i cinesi ci battono di parecchie lunghezze in fatto di individualismo. Messi assieme con l'arte di Madame troveranno subito il modo di separarsi per distinguersi e proteggere i propri interessi personali. Di tutti gli ammaestramenti taoisti, questi generali cinesi sembrano aver appreso soltanto il rigido principio del « rifiuto alla collaborazione sociale ». Così di tutti gli accordi raggiunti in quelle riunioni presiedute da Madame i generali Chow e Mao riuscivano sempre a fare strage entro lo spazio di pochi giorni. E la tenace Signora a riprendere il suo lavoro con metodi lusinghieri, altre volte duri. Né mancava la lusinga.

« Non dobbiamo tradire la fiducia che il Generalissimo, capo di una nazione di cinquecento milioni di cittadini, ha posto in noi. Qui, signori, stiamo facendo la storia della nuova Cina ». Ma tanto onore non pareva commuovere quei generali arrivisti; i quali si accontentavano di molto meno ma raggiungibile a più breve scadenza.

Il linguaggio cerimonioso, tipico della sua razza, non piaceva granché a Madame, contagiata com'era dallo spirito yankee, assorbito in America ove era stata educata. Me ne ero accorto in più d'una occasione: così anch'io ricorrevo a quello stile quando si trattava di difendermi dai petulanti attacchi di quegli avversari che non si rassegnavano ancora alla loro sconfitta. Ma un giorno ebbi l'impressione d'essere andato un pochino troppo al di là con la mia impertinenza. Però, invece di ricevere un rim-



provero, ebbi indirettamente un complimento. Madame sapeva stare al gioco anche quando si trattava di cose della sua famiglia o del suo clan; che è tutto dire per un cinese.

Mi stava raccontando l'ultima malignità fatta circolare sul nostro conto da un generale cinese legato a doppio filo agli americani. La bloccai prima che terminasse, dicendo che lo stesso generale aveva appena detto ad altre persone come un parente della stessa signora avesse intascato una buona provvigione nello acquisto degli ultimi bombardieri americani. Sbottò come una furia:

« Non posso fidarmi di nessuno »

« Sono tutti " dirty people ", (sporchi individui) ». Era indignatissima; pensavo d'averla fatta propria grossa questa volta. Invece le avevo dato, senza volerlo, l'occasione per uno sfogo amaro.

« Ho trascurato i miei doveri di donna e di moglie per dedicarmi a questo lavoro a beneficio dell'Aviazione. Sono fallita. Me ne vado. Non posso fidarmi di nessuno. Se offriamo un posto a un generale egli subito ne approfitta per crearsi un feudo personale. Quell'acquisto di bombardieri l'ho fatto proprio io, dietro consiglio di quel generale che ora ci denigra ».

L'arte cinese della maldicenza, è antica di millenni; noi siamo dei pivellini al confronto. Ma ho ragione di credere che Madame preferisca navigare tra gli insidiosi scogli delle acque paesane in compagnia di « pivellini », anziché con quei suoi navigatissimi compatrioti.

« Mi avete detto più di una volta — continua madame — che potete spifferarmi anche le verità più crude perché voi non vi attendete nulla dalla Cina, la vostra carriera essendo in Italia, non qui da noi. Vi sbagliate! La vostra carriera è ormai in Cina. Non potete avere al vostro paese una carriera pari a quella che vi offriamo noi. »

Suo marito il Generalissimo, Capo dell'Esercito, non era meno esplicito nel giudizio sui suoi dipendenti. Un giorno, nel corso di una riunione a Hanghow, l'udii iniziare il suo discorso con queste parole: « Voi siete banditi in uniforme non ufficiali. » E quel che a me parve più strano fu che nessuno di quegli ufficiali battesse ciglio sotto quella terribile accusa; per lo meno non si avvertì alcun segno di ribellione.

Chiang-Kai-Shek ha sempre quell'aria severa che poco incoraggia ad avvicinarsi; in volo trascorre il suo tempo nella lettura della Bibbia. Madame un certo « sense of humor » invece, la rivela ogni tanto. Avendo i nostri uffici uno accanto all'altro, la vedevo ogni giorno o quasi. Anche se qualche spiffero di malignità nei nostri riguardi le soffiava addosso di quando in quando, le cose andavano abbastanza lisce per la Missione e per me, che godevo

ormai della benevolenza tanto sua quanto di suo marito. Ma quella mattina qualcosa aveva in gola che non riusciva a mandar giù né su. Al momento buono se ne liberò con un'uscita di questo genere: « Chi vi ha dato l'idea di prendervi l'apparecchio personale del Generalissimo per andarvene a Shanghai con due signore? »

Mi sfuggì una risatina, e lei ci rimase male. Mi ascoltò con attenzione e sorpresa, mentre le raccontavo come quel mezzo fosse il solo in quel momento che potesse toglier mia moglie e me da un grave imbarazzo. Mia moglie aveva urgente bisogno di essere ricoverata alla "Maternity House" di Shanghai, perché aspettava un bambino. La signora che la accompagnava era la moglie di Capitano Cigerza della nostra Missione, che s'era offerta d'assistere. Fu Madame stavolta a ridere di gusto, per la cantonata presa dai suoi zelanti agenti segreti. "That's good." Farò in modo che la signora Scaroni riceva un cestino di fragole di mia produzione. E dia un bacio per me alla piccola Annamaria. »

Poi: « Tenaci quei suoi "amici", vero? »

« Sì, e anche stupidi. »

« D'accordo. »

*Le nostre posizioni migliorano, ma...*

Nel complesso le cose s'eran messe al bello per la Missione, che aveva avuto modo anche di persuadere la « Commission » a reintegrare la squadriglia di C.R. 32 ridotta a cinque apparecchi. Sebbene ritardato da molte difficoltà d'ordine pratico, procedeva bene anche il lavoro di addestramento tanto per le squadriglie da Bombardamento, quanto da Ricognizione e da Caccia.

Il Capitano Unia, giunto in Cina il 24 gennaio del 1936, continuerà il suo compito d'istruttore di volo a Nanchang, assumendo anche quello di consulente per l'addestramento delle Squadriglie da Ricognizione e Bombardamento. Il sette marzo verrà poi trasferito a Nanchino con l'incarico di preparare i programmi per una Scuola di Osservazione Aerea in costituzione e preparare anche le dispense delle varie materie che dovranno essere insegnate. Sempre, però, rimanendo alla Scuola come istruttore di volo. Il capitano Zotti fa il « pendolo » tra Nanchang e Shanghai: sul primo campo continua l'istruzione delle squadriglie da caccia, a Shanghai invece si trasferisce ogni qualvolta giungono dall'Italia nuovi caccia da collaudare, prima di essere accettati dall'Aviazione cinese. Sarà questo brillantissimo pilota da caccia a dare un colpo mortale alla presunzione dei nostri grandi rivali: gli americani. La campagna denigratoria contro i

nostri piloti e il nostro materiale, non poteva non portare, alla fine, un confronto diretto. Ed ecco infatti che il 31 luglio del 1936 la sfida è lanciata: una gara di velocità sul percorso Shanghai-Nanchino seguita da una competizione acrobatica. Zotti trionferà in entrambe le competizioni: il C.R. 32 della Fiat vincerà il Curtiss Hawk tanto in velocità, quanto in maneggevolezza.

I capitani Torelli e Martini terminata l'istruzione di primo grado, passeranno alla Scuola di Osservazione Aerea affiancando il Capitano Unia; in aggiunta, Torelli sarà adibito anche all'istruzione di un nucleo di piloti cinesi sull'S.M. 72, da impiegarsi sia come trasporto truppe, sia come bombardiere.

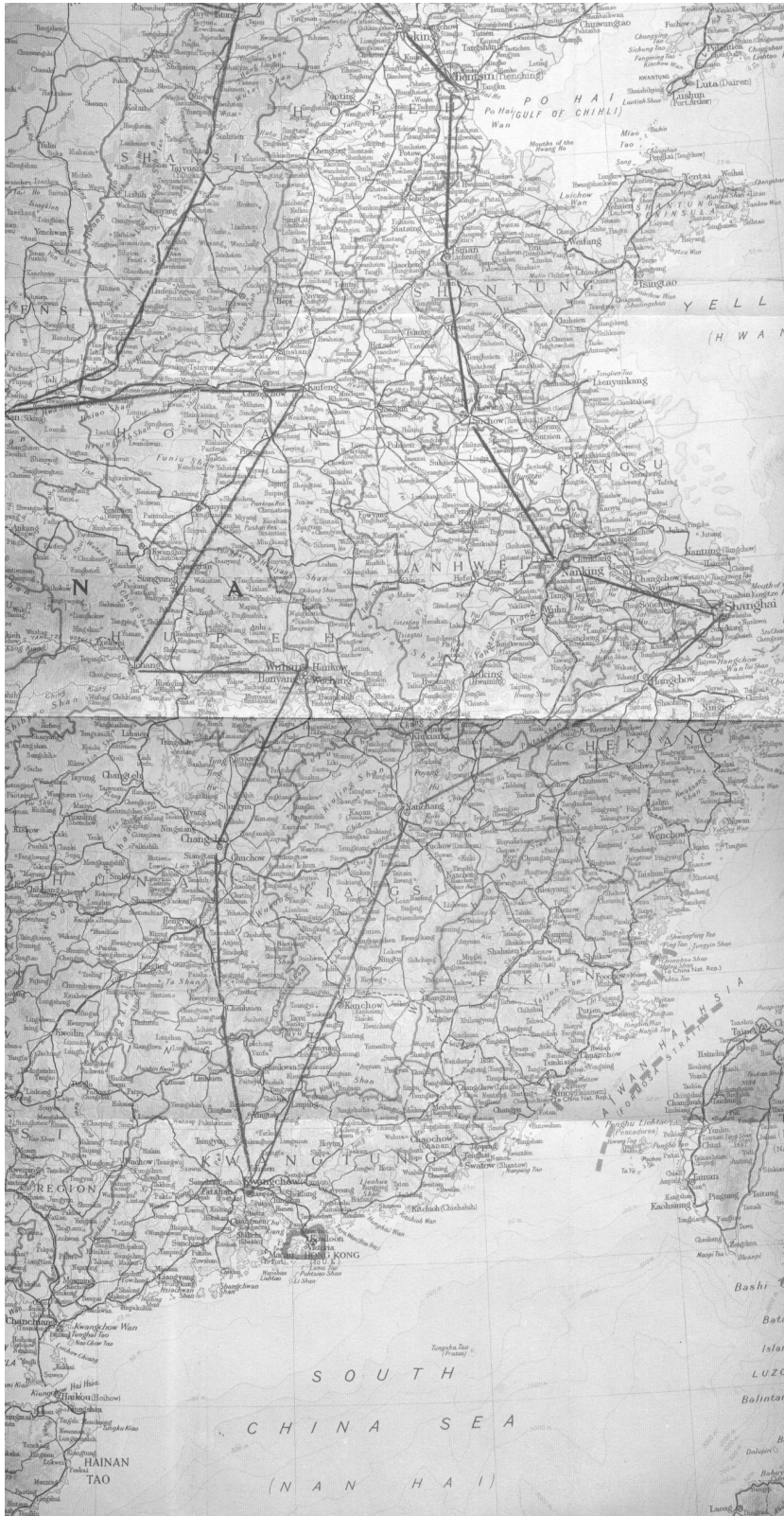
A loro volta gli Ufficiali tecnici, quali il Maggiore Boschi, i capitani Umberto Tolino, Cavalca e Benadusi continueranno la loro preziosa opera di consulenti tecnici presso i Reparti di volo, presso le officine e anche presso la stessa « Commission ». E sempre più apprezzati, poi, nei loro lavori i nostri Sottufficiali specialisti: Maresciallo Nava e sergenti Sala, Currà, Salussolia e Bisol.

Ma le nostre faccende non andavano bene soltanto per quel che concerneva i lavori puramente tecnici, bensì anche nella considerazione delle alte sfere politico-finanziarie. Infatti, S.E. l'Ambasciatore Lojacono, subito dopo aver avuto un altro colloquio col Ministro delle Finanze H.H. Kung, mi comunicherà: « Per quanto concerne l'esistenza della Missione Aeronautica il suddetto Ministro mi ha detto che questa aveva dovuto superare alcune asperità (sic) e che la sua opera era stata intralciata da constatati difetti di alcune forniture, ma che oggi non vi è alcuna obiezione al suo funzionamento. »

Non c'era da far salti di gioia per una simile affermazione; tuttavia essa mostrava come di strada ne fosse stata percorsa verso il completo gradimento, dal giorno in cui lo stesso Ministro Kung aveva convocato nel suo ufficio l'Ambasciatore Lojacono per dirgli chiaro e tondo che « la presenza della Missione Militare Aeronautica Italiana in Cina non era più gradita ».

Ma certamente qualcuno s'ostinava a gratificarci di un perfido influsso che teneva in serbo per quando le nostre cose andavano bene. Ché, non appena la lancetta del nostro barometro puntava sul bello, eccoti altri guai in vista; altri intoppi.

Nuvole foriere di tempesta cominciavano infatti ad apparire nel cielo della politica internazionale, e pareva proprio che, per l'azione del Giappone, la Cina avrebbe avuto il privilegio d'incassare il primo colpo. Ciò che per noi della Missione andava malissimo; anche perché dall'Italia giungeva qui la « bella » notizia, secondo la quale « la completa comprensione spirituale raggiunta tra l'Italia e il Giappone andava vieppiù consolidandosi in una alleanza vera e propria. » A danno della Cina che ci







ospitava; naturalmente. Madame a sua volta piglierà la palla al balzo per dirmi che se veramente l'Italia per prima riconoscerà lo Stato fantoccio del Manchukuo, messo in piedi dal Giappone, lei stessa non sarà più in grado di aiutare ulteriormente la nostra Missione. Oltre 10.000 chilometri quadrati di territorio, coi suoi 30 milioni di abitanti, sarebbe una bella perdita anche per un paese come la Cina, che pur vanta 9 milioni e mezzo di chilometri quadrati di superficie e valuta la sua popolazione a 500 milioni di anime.

Così, alle angherie cui eravamo soggetti per effetto della spietata concorrenza commerciale, dovremo aggiungerci le conseguenze negative di una nostra politica che ci portava sempre più contro la Nazione che ci ospitava. E questo per favorire un paese imbevuto di una mistica pazzesca, che nulla di buono porterà all'Italia.

#### *Lungo viaggio d'ispezione all'organizzazione aeronautica cinese.*

Tuttavia pareva che questi « rumours », assai importuni per noi, non influissero minimamente sulla fiducia che il Generalissimo Chiang-Kai-shek mostrava ormai apertamente nei nostri confronti. E me ne darà una prova decisiva affidandomi il delicatissimo incarico di una vasta ispezione ai Reparti di volo, ai depositi e ai magazzini dell'Aviazione militare sparsi praticamente su tutto il territorio cinese.

Accompagnato da un ufficiale tecnico del nostro Genio Aeronautico, il Capitano Benadusi, e dal mio interprete Mr. Loo da Nanchang ci porteremo nella provincia più a sud, quella del Kwangtun (Canton) per risalire all'estremo nord oltre la Grande Muraglia; ai confini della Mongolia Interna, attraverso il Kaingsi, lo Hupeh, l'Honan, lo Shensi e lo Shansi. Ridiscendendo poi da Kalgan, Pechino, la Provincia dell'Hopeh e dello Shantung, quindi l'Anhwei fino a Shanghai.

Rientrati a Nanchino riprenderemo il nostro viaggio per altre località non meno importanti.

Per ricoprire queste considerevoli distanze, sempre accompagnato da nostri Ufficiali tecnici, ora il Maggiore Boschi e il Capitano Tolino ma specialmente dal Capitano Benadusi, e l'interprete Mr. Loo s'era ricorso a tutti i mezzi di trasporto: Aerei, treni, automobili e camion e, quando le vie di comunicazione l'esigevano anche ai mezzi ausiliari, quali il « riscio », la carriola e a carri agricoli. Il tutto per circa settemila chilometri, in tre mesi.

*Mezzi ausiliari di trasporto*



*Il Risciò*

*La cariola*



*Carro  
a quattro ruote  
non sterzabili*

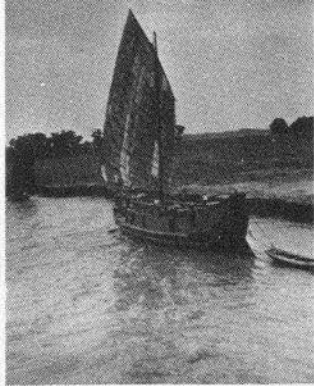


*Città ricavata nelle viscere della terra e torri  
vedetta in mattoni*



*Fenditure del terreno per erosione*

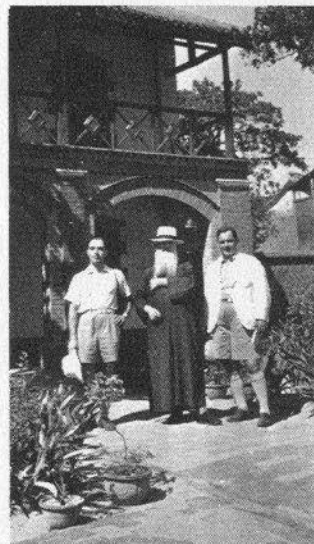
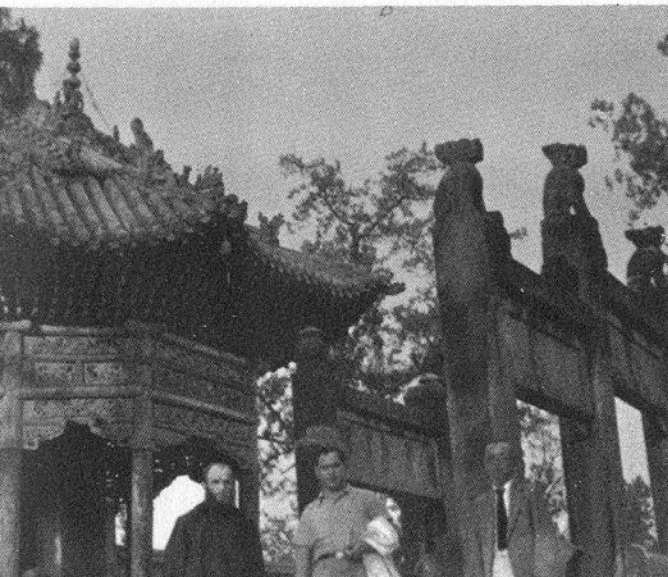
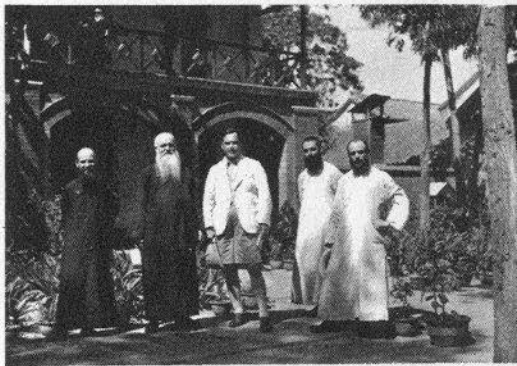
*Fiume Azzurro*



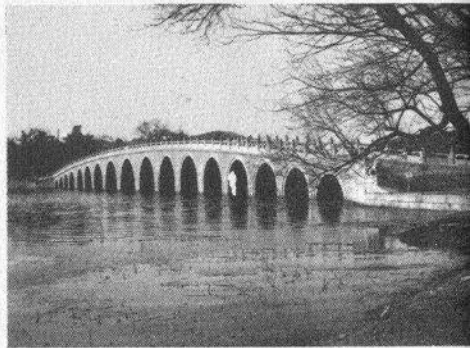
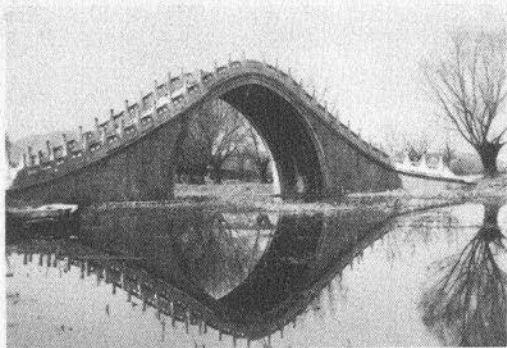
*Giunche*

---

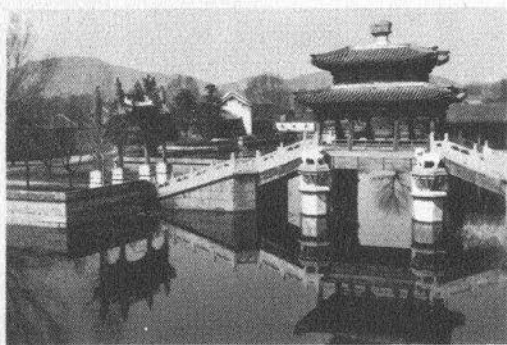
*Visita alle nostre Missioni  
Cattoliche di Loyang  
S. E. Monsignor Bassi Vescovo di Loyang  
Cap. G.A.r.i. Benadusi*



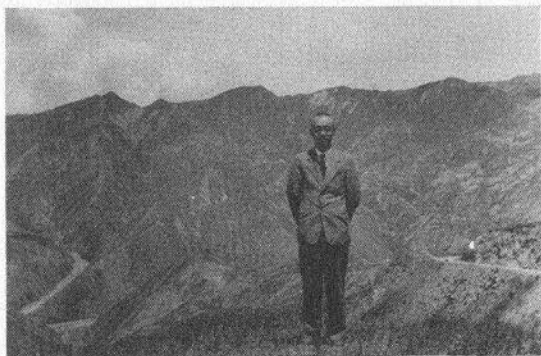




*Ponti bellissimi ma troppo fragili per sopportare il peso di pesanti carri armati*



*Quando un  
ponte è rotto  
è... rotto per  
sempre*



*L'interprete Mister Loo*



*Ai confini con la Mongolia*

*Mister Loo, interprete e gli intellettuali cinesi.*

Ho già detto altrove che Mister Loo è mio interprete; la sua compagnia mi è indispensabile, specie nei lunghi viaggi attraverso la Cina per compiere ispezioni alle organizzazioni della Aviazione del suo Paese. Così mille occasioni nasceranno nella nostra forzata comunanza per avere un saggio dopo l'altro della sua intima natura sciovinista. Egli è il tipico intellettuale della Cina d'oggi, uno di quei giovani di « colore » che, recatosi a studiare nelle Università europee o americane, al loro rientro in patria manifestano una caratteristica comune: l'odio per il Paese che li ha istruiti. E Mister Loo si è laureato in ingegneria negli Stati Uniti d'America.

Un tipetto minuto, segaligno, basso di statura, guarda tutti gli stranieri con fare altezzoso di grande sufficienza; ispezionando da capo a piedi l'interlocutore con quei suoi occhietti a mandorla, vivissimi dietro le spesse lenti, come due animaletti sospettosi sempre in agguato. Eppure è un fior di bravuomo, che, con uno stipendio da fame, cerca di sfangarla come può, nonostante le due mogli e gli otto figli da mantenere. Ha quarant'anni e passa, ma se adocchia una donna anche soltanto discreta non riesce più a distinguerne la razza. Lui, cinese sciovinista al cento per cento.

Come gran parte degli intellettuali cinesi, Mr. Loo detesta gli occidentali in genere, e su tutti noi, che pur aiutiamo il suo Paese, si riflette il disprezzo suscitato nella sua anima cinese dai non pochi bianchi che si sono piantati qui da padroni, col preciso scopo di sfruttarli. I bianchi dominano la finanza, il

commercio importante, l'industria e non pochi fra essi ostentano tale loro supremazia da dietro i cancelli delle così dette « Concessioni », interdette ai cinesi che non siano servitori.

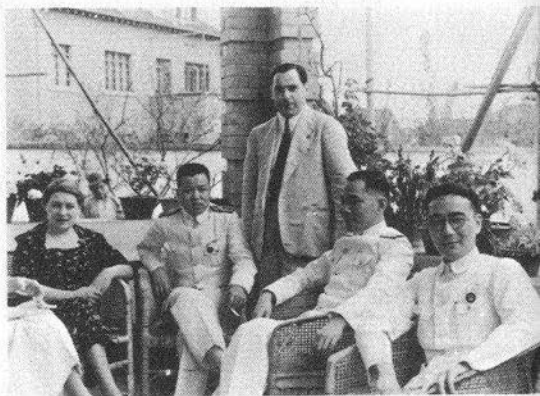
Gli intellettuali, e non pochi tra i non intellettuali, non ce la fanno a sopportare in casa propria coloro che si sono piantati qui di forza. Per la medesima ragione per cui non ce la facevano i miei antenati bresciani a sopportare le truppe di Haynau, e i milanesi quelle di Radezky o del bellissimo fratello di Checco Beppe.

Facciamo eccezione, ma non per tutti i cinesi, noi cosiddetti "advisers", consiglieri, direttamente chiamati dal Generalissimo



*Nanchino  
Monumento al Padre della Patria  
Sun Yat Sen*

*Contributo della diplomazia femminile  
all'opera di conciliazione  
tra i capi dei due gruppi nemici  
Generale Chen-Lordi e  
Generale Chow e Mao*



*Da sinistra:  
Gen. Chen e Gen. Chon  
« I grandi nemici »*



come tecnici. Il quale Generalissimo non si lascia sfuggire occasione per dire ai suoi ufficiali che se l'Esercito che tra non molto dovranno affrontare, è oggi quel moderno organismo che è, e può fare ormai per conto proprio, lo deve all'accortezza dei governi giapponesi che seppero sfruttare questi tecnici occidentali prima della Cina. Sentiamo dire: noi cinesi, dopo decine di anni di convivenza con gli occidentali, non pensiamo più che lo straniero, come tale, sia superiore al cinese. Materialmente ci avete migliorati; spiritualmente degradati. Non siamo più disposti ad adorarvi come esseri superiori. Se lo straniero ci aiuta, lo onoriamo; se ci ama, l'amiamo. Ma cessate una buona volta di trattare la Cina come un paese solo parzialmente civilizzato.

Toccando il tasto della Cina « parzialmente » civilizzata, puoi scatenare un diluvio di raffronti e di citazioni rischiando di provocare una slavina. Ti sentirai dire che la loro età periclea, per esempio, risale alla dinastia Chou, millecento anni prima di Cristo; che basterebbe loro citare opere classiche quali « Il libro della Storia » e « Il libro dei Canti », che hanno improntato il loro pensiero fino al ventesimo secolo e al quale periodo appartengono filosofi come Confucio, Mencio, Lao Tzu e Mao Tze per confondere tutta la nostra cultura. E puoi star certo che prima che il mio interprete Loo abbia esaurita la sua erudita tiritera ti troverai accanto un'altro intellettuale, piovuto da chissà dove, il quale completerà l'elenco delle strepitose benemeritenze della sua razza in fatto di invenzioni: l'astronomia, l'ago magnetico, le principali erbe medicinali, la seta, la polvere da sparo, la carta, la stampa, e perfino il riscaldamento a gas sono scoperte cinesi. E anche gli spaghetti — con permesso dei nostri amici napoletani. Ma il rospo più sgradevole da ingoiare per il cinese di una certa levatura è l'atteggiamento insolente dell'imprenditore occidentale. Il quale considera un affronto qualsiasi tentativo del Governo cinese di obbligare le imprese straniere a rispettare gli interessi nazionali della Cina. E ciò con lo specioso motivo che i cinesi non hanno né il potere, né la capacità di decidere le più importanti questioni riguardanti il loro Paese. Mortificante e insolente tutela ch'essi rigettano.

E che cosa posso rispondere al mio interprete quando alla vista del bellissimo « treno-letto » che ci porterà alla prossima tappa, mi osserva sdegnato: « Noi non sentiamo il bisogno di lussi del genere. Voi occidentali ci indebitate con queste stravaganze per avere altri pretesti per rimanere qui a sfruttarci. »



*Alla base aerea sino-americana di Hangchow — Idee di Madame sui « consiglieri » stranieri — Discorso del Generalissimo — Mio discorso.*

Dal 12 al 18 ottobre 1936 a Hangchow nella Provincia del Che Kiang, base della Scuola aerea cinese-americana, si svolge una grande manifestazione Aerea alla presenza del Generalissimo, di Madame e di altre Autorità civili e militari. Interverrà anche il Ministro delle Finanze H.H. Kung e famiglia.

Alla grande manifestazione assistono, ovviamente, anche i « consiglieri » americani che, con mia grande sorpresa, vestivano l'uniforme di ufficiali cinesi, ma senza gradi. Io indossavo, naturalmente, la mia uniforme italiana. E' presente anche il colonnello Reimburg, nuovo Capo della Missione americana. E' qui in veste privata con un contratto di due anni. Le Autorità americane si compromettono il meno possibile: preferiscono conservare un po' di spazio di manovra politico-commerciale. Ciò che piace anche al Generalissimo, sempre restio ad impegnarsi troppo strettamente, specie con Potenze molto forti per cui liberarsene, al caso opportuno, non è sempre facile.

Il fatto che Madame mi presenti anche agli americani come « Consigliere Capo » significa che vuol far sapere anche a loro, ufficialmente, che la questione della sostituzione del Capo della Missione Italiana è stata definitivamente superata e che insomma gli italiani son tornati sulla cresta dell'onda. Ciò costringe i nostri concorrenti a ricorrere ad armi puerili, quando si ripromettono di danneggiarci. Un esempio.

Il giorno seguente a quello dell'inaugurazione della grande manifestazione Madame mi aggredisce con un: « Perché non siete intervenuto al pranzo di ieri sera? Avevo fatto mettere il vostro nome sulla mia destra e quello del Generalissimo sulla mia sinistra. Avevate il posto d'onore. Ho chiesto di voi e mi è stato detto che ve ne eravate andato in città ». Rimasi malissimo. Volli indagare facendomi dare la lista degli invitati: il mio nome non c'era. Per ... dimenticanza, mi dissero. Madame, però, capì l'antifona. E non fu sola a capirla.

Il giorno 13 Madame mi chiama a rapporto. Non è la prima volta che, tra un argomento e l'altro della conversazione di servizio, ella accenna di sfuggita al richiamo in Patria del mio predecessore. Lei è sicura che se il colonnello Juett, ex capo della Missione americana, non fosse partito, tempo fa, in guerra contro Lordi, tante difficoltà incontrate dagli italiani e dai cinesi non sarebbero mai nate; non sarebbe nata la malaugurata lotta tra Lordi, Chen-Chia-shung da una parte e i generali Chow e Mao

dall'altra; cioè tra i massimi esponenti l'Aviazione cinese, dopo Madame e il Generalissimo.

Quando dissi a Madame che per tentare di mettere un coperchio sull'intera faccenda e iniziare un periodo di sincera collaborazione con tutti, avevo invitato a casa mia il nuovo Capo della Missione americana colonnello Reimburg, la sua faccia s'illuminò di un grande sorriso di soddisfazione. « Noi — mi dice — dobbiamo prendere ciò che c'è di meglio dove lo troviamo; così seguiamo i consigli degli americani e quelli degli italiani fin là ove collimano con le nostre possibilità. Non desideriamo rivalità tra « consiglieri » e tutti insieme, a secondo delle vostre particolari capacità, ci dovete aiutare a organizzare seriamente la nostra Aviazione ».

Madame mi parlava stando sdraiata sull'ampio divano del salotto: « Digerisco male; dovrò assentarmi per un paio di settimane per cura. » Di tanto in tanto un nuovo argomento riusciva ad animarla. Allora si metteva seduta e diventava quasi aggressiva. « Con voi — dice — parlo francamente di tutto, perché so che non siete legato ad alcuna cricca. Così dev'essere. »

Il giorno seguente mi chiama di nuovo. « Scaroni, ho buone nuove per voi. Da oggi non avrete più noie da parte del Generale Chow, perché il Generalissimo ha deciso di togliergli parte della sua autorità e passarla a voi. Ve lo dirà lui stesso questa sera durante il rapporto. »

Quando il Generalissimo parla a suoi ufficiali parte sempre in piena velocità: « Voi pretendete di sapere ciò che non sapete e stupidamente credete di perdere la faccia accettando i consigli che vi offrono questi tecnici stranieri che sanno assai più di voi in fatto di aviazione. Dovreste ricordare che se il Giappone è tanto più avanzato di noi nel campo tecnico, esso lo deve alla politica lungimirante dei governanti che ha avuti e che hanno saputo sfruttare prima di noi i tecnici occidentali. »

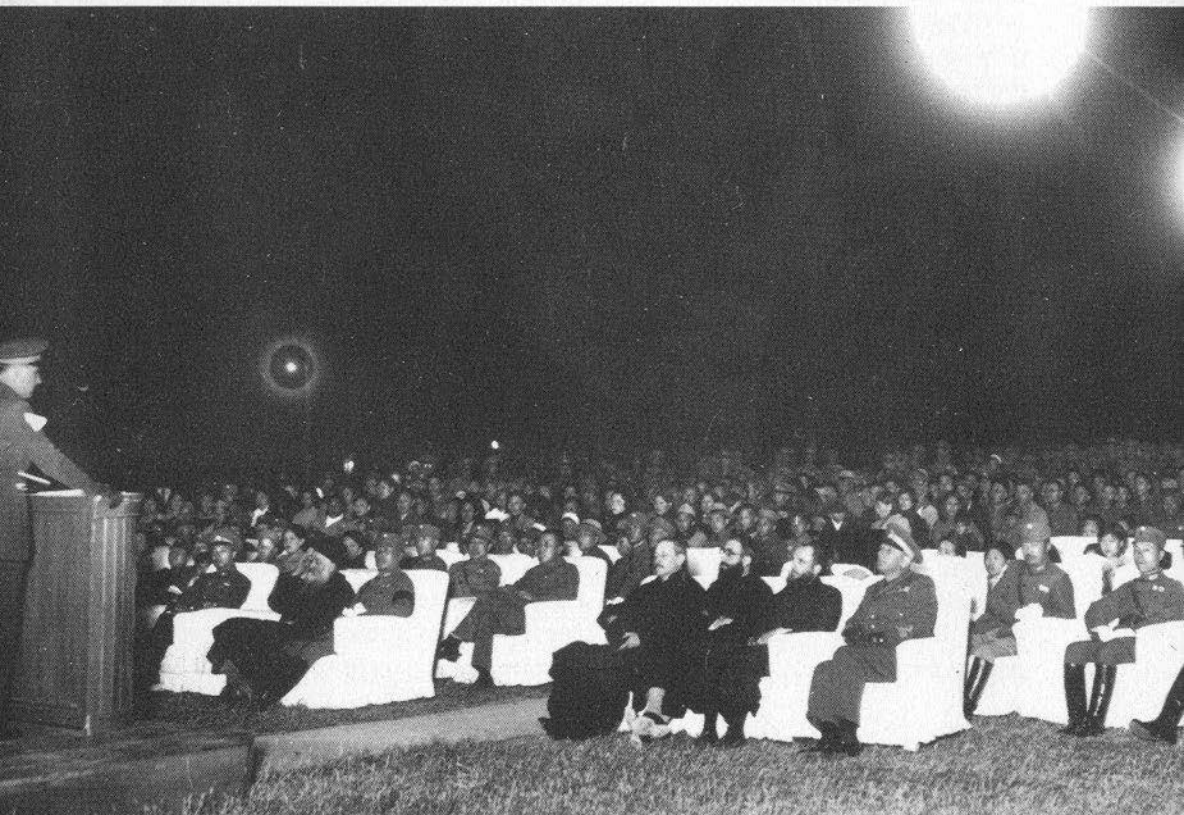
Al termine di quella filippica il Generalissimo m'invita a prendere la parola. Avevo prevedentemente concentrato in pochi foglietti la mia esperienza di quattordici mesi in Cina. M'ero ripromesso di essere breve e succinto. Ma certamente feci fiasco, perché partii anch'io sulle ali della rivincita: e se non fosse stato per alcuni segni molto significativi che Madame mi lanciava di tanto in tanto, non so proprio dove mi sarei fermato. Forse l'autorevolissima Signora, mia diretto superiore, s'era eccessivamente spaventata, all'inizio del mio discorso, per una frase di questo genere: « In quattordici mesi di permanenza tra lor signori non ho visto un solo gesto di franca cooperazione. E ciò è andato a tutto detrimento dell'Aviazione cinese, naturalmente. » E avevo poi proseguito elencando le deficienze riscontrate per quanto

concerne il personale, la disciplina e il materiale di volo specialmente in fatto di manutenzione. Pratica questa quasi sconosciuta dai cinesi.

Dopo di me aveva ripreso la parola il Generalissimo per dire: « Se voi seguirete le raccomandazioni del Generale Scaroni e le ricorderete ai vostri dipendenti almeno una volta la settimana, anche noi avremo un'Azione efficiente. » Quando le Autorità scendono dal palco dirigendosi verso i tavolini preparati per il «buffé», Madame mi si avvicina con aria distratta sussurrandomi: « Avete fatto bene a dire quelle cose; tutte necessarie, però . . . Sapete, come capita specie nei films? Una donna può essere fatta apparire giovane o vecchia, bella o brutta ed è sempre la stessa donna ». Il che andava interpretato nel senso che avrei potuto dire le stesse cose con vocaboli e tono più morbidi. Per il Generalissimo, soldato tutto di un pezzo, fondatore e direttore della grande Accademia Militare di Wampoa, la mia « sparata » andava bene anche così.

Comunque, alla fine tutti furono d'accordo nel ritenere che al termine di quella giornata le azioni della Missione Militare Aeronautica Italiana eran salite di più d'un punto.

*Conferenza del Capo della Missione Aeronautica italiana agli alti Ufficiali cinesi - Ottobre 1936*

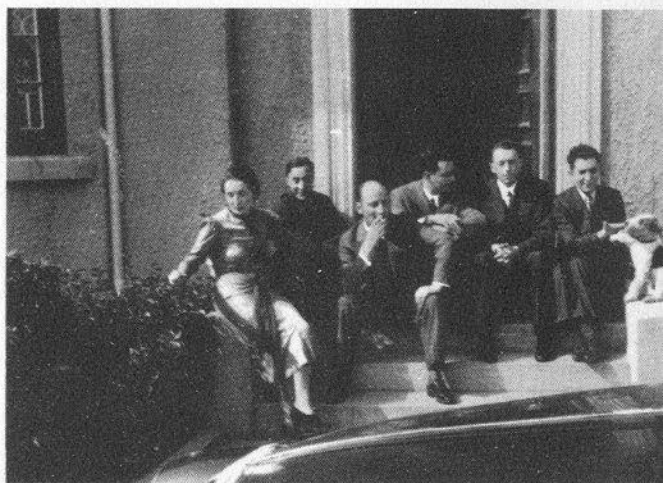




Quattro principali ditte italiane: Breda, Caproni, Fiat e Siai, su invito del nostro Governo si costituirono in « Consorzio Aeronautico Italiano per la Cina ». Scopo: la creazione in Cina di una fabbrica per la costruzione di aeroplani.

A seguito dell'incarico ricevuto da quel « Consorzio » l'Ingegnere Luigi Acampora presentava sin dal novembre 1934 un suo progetto di massima che veniva approvato da entrambi i contraenti: Governo Nazionale cinese e « Consorzio » italiano (chiamato « Aerocina »). Questo, unitamente al Banco di Napoli, provvedeva al capitale necessario; capitale che, per il 75%, era garantito dallo Stato italiano.

La scelta della località ove erigere la fabbrica venne fatta dal Governo cinese, tenuto conto principalmente che la città di Nangchang, nel Kiangsi, era strategicamente favorevole. La fabbrica prese il nome di S.I.N.A.W. (Sino-italian-National Aircraft Works). Direttore lo stesso ing. Luigi Acampora assistito da alcuni tecnici cinesi.



*Membri della Missione in famiglia:  
Sig.ra Cigerza - Magg. Boschi  
Ten. Cavalca - Cap. Martini - Cap. Unia  
Cap. di fregata Ruta della Missione  
Navale Italiana*

*Ing. Luigi Acampora (A destra)  
creatore e direttore della S.I.N.A.W.*

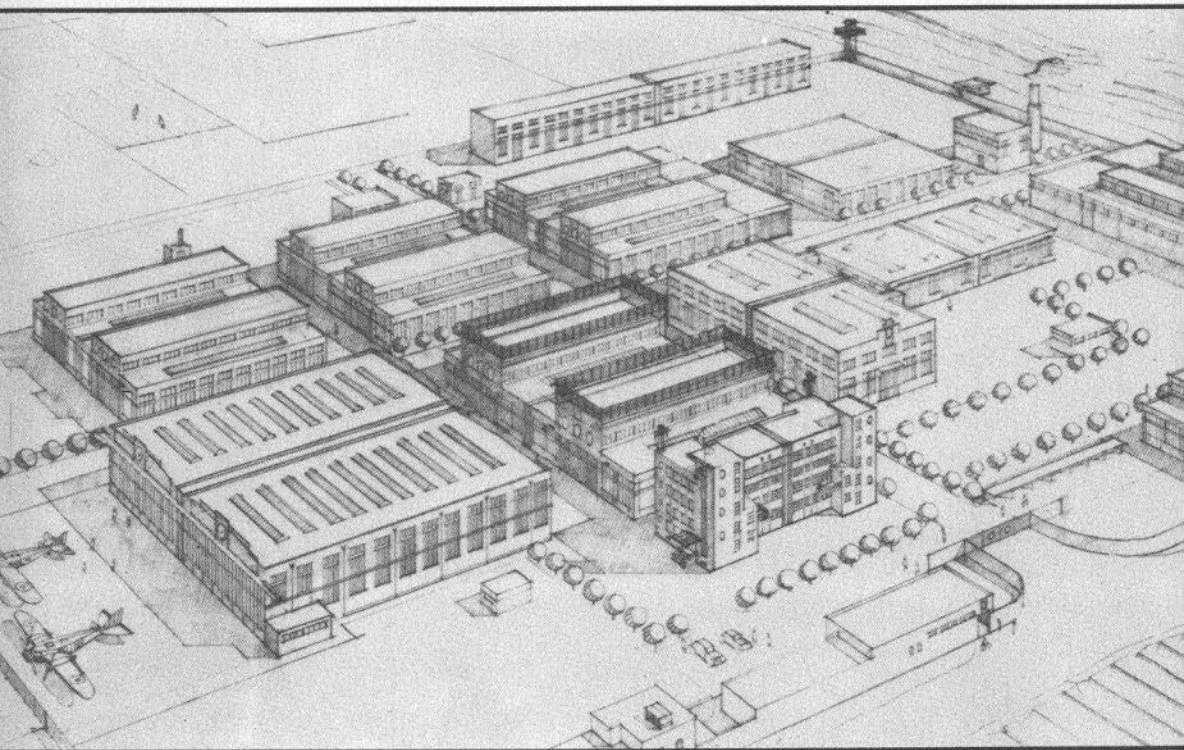


La S.I.N.A.W. fu dal Governo italiano autorizzata a costruire in Cina tutti i tipi di aeroplano che erano, o sarebbero stati costruiti in Italia. Dopo trenta mesi a datare dal 21 Gennaio 1935 la S.I.N.A.W. doveva essere in grado di costruire velivoli interi e, naturalmente, tutte le parti di ricambio. Era prevista anche una opzione per la costruzione di motori italiani.

La « Convenzione » stabiliva anche che al termine di cinque anni tutto il personale italiano sarebbe stato ritirato e che a quel momento il personale cinese da noi istruito sarebbe stato in grado di condurre la Fabbrica senza aiuto straniero.

Nel mese di Novembre del 1936 iniziava la lavorazione dei velivoli destinati all'Aviazione cinese. Non ci volle molto tempo per rendersi conto che queste maestranze avrebbero appreso la nostra arte aeronautica con estrema facilità. Diretti discendenti di quegli artigiani che da tremila anni stupivano il mondo coi loro prodotti artigianali collezionati in tutti i più importanti musei d'ogni Paese nonché da collezionisti privati di gusto raffinato.

Il capitale investito nella costruzione della Fabbrica doveva



*Fabbrica aeroplani Italo-Cinese - 1934 - Progetto Ing. Ghelazzi*



*Terreno dal Governo Cinese assegnatoci per l'erezione della fabbrica (Paludi di Poyang)*

poi esserci rimborsato in cinque anni sulla base di rate bimestrali.

La città di Nanchang, come dissi, giace nelle paludi del lago di Poyang, il cui clima, d'estate, è poco meno che tropicale e molto umido. Ciò che poco si prestava per costruzioni aereonautiche, specie quelle in legno. Ragione per cui fu necessario provvedere a impianti moderni per il drenaggio delle acque e il condizionamento dell'aria.

Questa nostra superba realizzazione tecnica piazzata nell'interno del « continente » cinese costituiva l'orgoglio di ogni italiano. Fu perciò un brutto colpo per tutti quando si apprese che i nostri « cari alleati » giapponesi l'avevano demolita con bombe aeree prima ancora che la Missione Aereonautica rientrasse in Patria.

Lo stanziamento nel bilancio dell'Aviazione cinese per l'anno 1936-37 relativo alle tre fabbriche d'aeroplani esistenti sul territorio cinese (Sino-americana; Sino-italiana; Sino-tedesca) assegnava alla S.I.N.A.W. una somma circa quattro volte superiore a quella della Fabbrica Sino-tedesca; e alla fine del 1936 questa nostra Fabbrica oltre alla prima rata di rimborso spese costruzione della Fabbrica stessa riceveva diciannove milioni di lire, quale importo per la produzione dei Breda 65, da consegnare entro il primo anno di esercizio.

Naturalmente non tutto andava liscio: ignoranza da parte

di taluni ufficiali tecnici cinesi delle clausole della Convenzione AEROCINA-GOVERNO CINESE; opinioni diverse dei tecnici italiani e cinesi sui materiali da impiegare; sulle precedenze nelle costruzioni; finezze burocratiche e via dicendo creavano a volte difficoltà tra cinesi e italiani. Le malevoli insinuazioni dei concorrenti sempre pronti ad ingigantire quelle divergenze, facevano il resto. Generalissimo e Madame ne erano perfettamente al corrente: « Ho sempre avuto sentore — mi scriverà la Signora Chan-Kai-shek — che la fabbrica di Nanchang è stata "greatly hampered" (intralciata) per mancanza di collaborazione da parte della "Commission". Benché abbia fatto del mio meglio per chiarire queste cose, la faccenda sembra piuttosto difficile. Ma credo che voi potete aiutarci... ».

A sua volta l'ingegner Acampora, Amministratore Delegato della nostra Fabbrica, mi scriverà: « Ho parlato lungamente con l'Ambasciatore (Cora) e con Bonarelli (Consigliere dell'Ambasciata). Essi si rendono conto delle difficoltà e confidano solamente in Lei. Da Roma, neppure loro hanno notizie ».

*Incominciano le costruzioni  
edilizie della S.I.N.A.W.*





Al momento in cui la Missione lasciava la Cina, la Fabbrica Italiana aveva in costruzione 6 velivoli S. 81, ed era oberata di ordini per riparazioni d'aereoplani e costruzioni di accessori, come lanciabombe e altre attrezzature belliche.

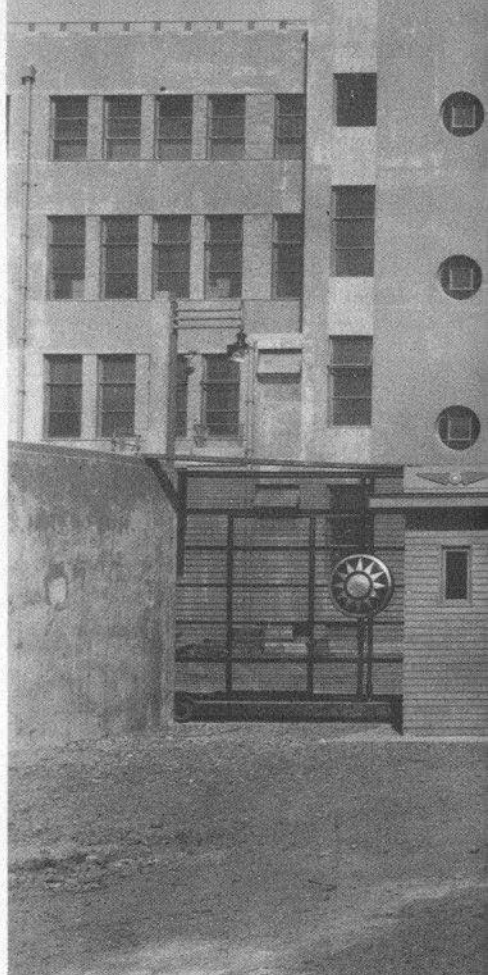
Contrariamente alla nostra Missione, la Fabbrica Italiana era un'impresa totalmente privata; anche se lo Stato garantiva il capitale impiegato per la sua costruzione per il 75%. Nonostante ciò, poiché il Capo Missione era il solo italiano permanentemente a contatto tanto del Generalissimo quanto della sua autorevole consorte, era su di lui che in definitiva venivano a scaricarsi gran parte delle divergenze relative al funzionamento della Fabbrica. « Oggi — mi scriveva ancora l'Ingegnere Acampora — il perno della situazione sta nella riaffermazione della Missione Aereonautica, impersonata nel suo capo ».

Verso la fine del 1937, quando la guerra col Giappone era in pieno sviluppo, l'insistenza di Madame perché mi spostassi da Nanchino a Nanchang « to keep an eye on the Factory » (tenere





*Fabbrica ultimata. Veduta dello  
stabilimento dall'ingresso*



d'occhio la Fabbrica) nascondeva però un mistero che da qualche giorno non era più... un mistero per nessuno: a Nanchino, cioè nella sede della Commission of Aereonautica Affaires si erano installati degli americani con alla testa il capitano Chennault, colui che, col grado di Colonnello, diverrà il Consigliere Capo per l'Aviazione cinese per tutti gli anni della guerra tra Cina e Giappone, cioè fino al 1945.

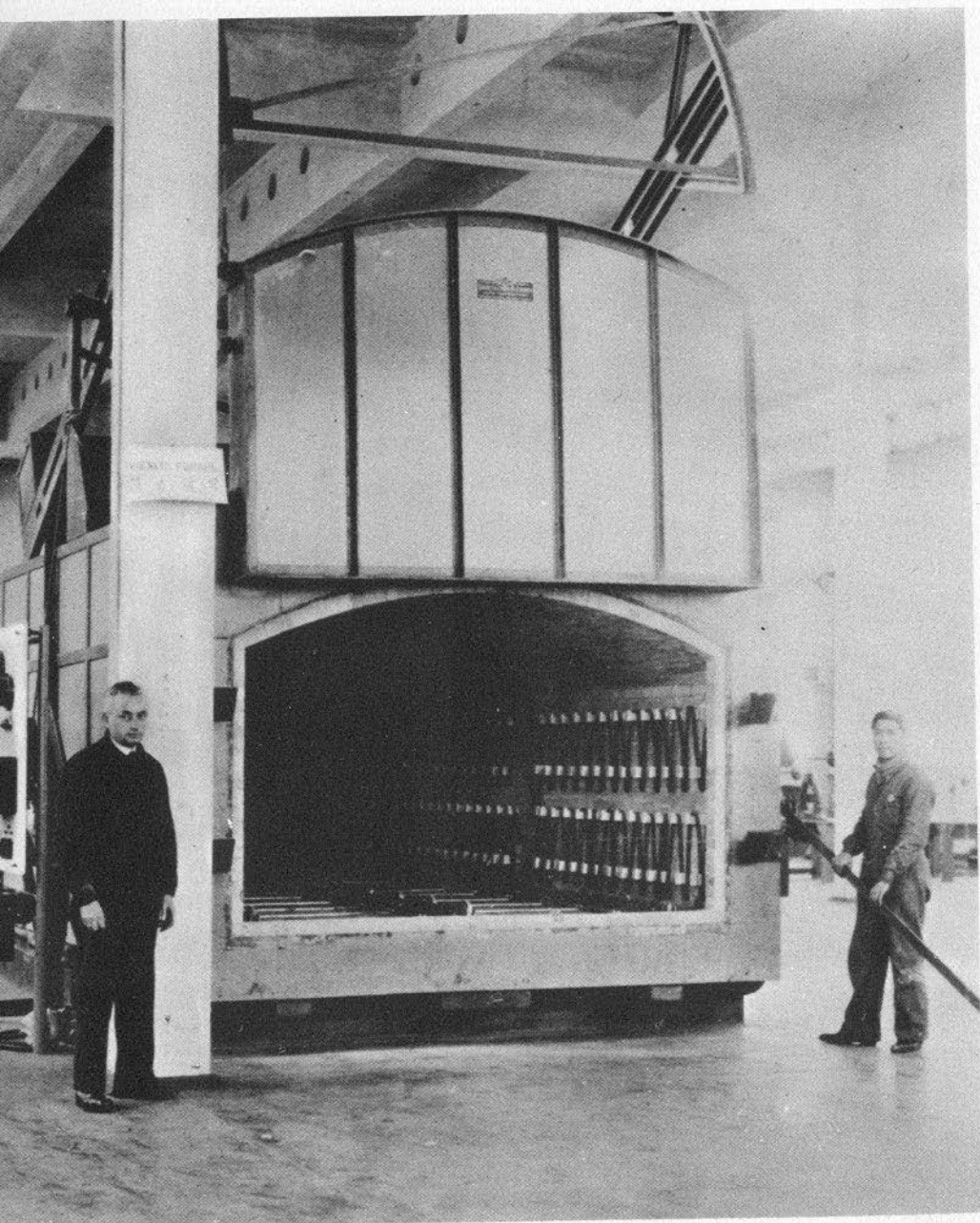
Prima di chiudere questa lunga e tormentosa storia della nostra Missione in Cina, avrò ancora occasione di parlare di questo Ufficiale, non già perch'egli me ne abbia dato occasione, ma in connessione con gli attacchi che vennero più tardi sferrati contro la nostra impresa cinese.

Ma torniamo a Nanchino.



*Reparto motori*

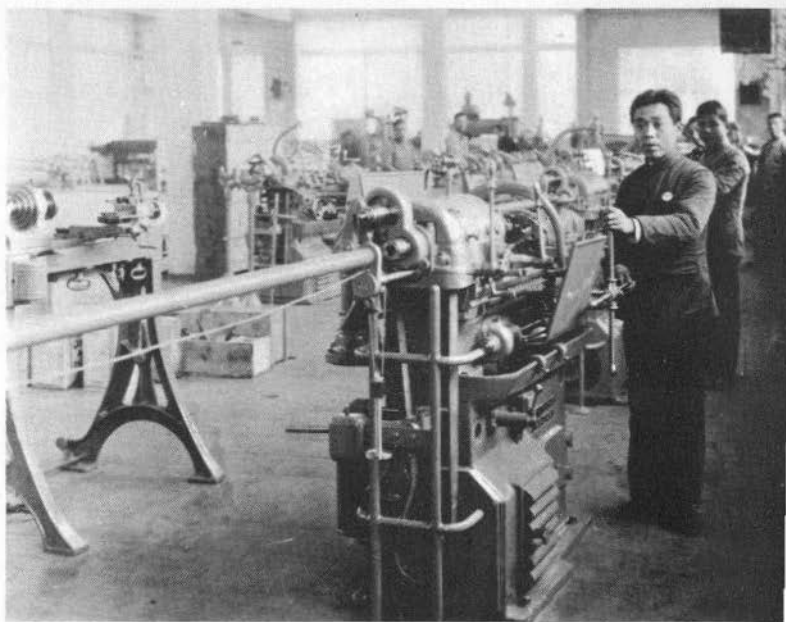
*Operai cinesi  
e istruttori italiani*  
*Il più grande forno  
elettrico dell'Estremo Oriente*





*Un angolo della meccanica*

*Operai  
e apprendisti cinesi*



*Alcune macchine utensili*



« Se risalite fino a Pechino — m'aveva consigliato Madame prima di partire per un altro viaggio d'ispezione, — siate prudente. Fate in modo che non nascano incidenti anche minimi tra voi e i giapponesi, che già cominciano ad invadere il nostro Paese. Essi sanno che lavorate per noi. Ogni pretesto è buono per quei signori per crearci difficoltà ».

Parole sagge; ma a evitare incidenti non basta la saggezza di uno solo.

Dormivo in una cuccetta della vettura letto Tient-Sing Pechino. Poteva essere mezzanotte o giù di lì, quando la mia cabina è presa d'assalto da un branco d'individui armati. Mi ci volle qualche attimo per svegliarmi del tutto e capire che si trattava di giovanissimi ufficiali giapponesi in pieno assetto di guerra. Sbarbatelli appena graduati dall'ultimo corso dell'Accademia Militare; chiassosi, spavaldi; altezzosi e prepotenti, ciecamente sicuri di se, come barbari che, travolto ogni ostacolo, hanno lì a portata di mano la meta finale. Non vollero intendere ragioni. Scaraventarono il mio bagaglio nel corridoio curandosi di me come fossi cosa ingombrante. Con quella gente infatuata fino alla demenza, ogni mossa poteva portarmi al temuto incidente di cui Madame mi aveva parlato al momento della mia partenza. Incassai perciò il colpo, anche quando vidi le mie valigie continuare il loro volo per il corridoio e la mia cuccetta trasformarsi in uno stracarico portabagagli di armi e buffetterie. Con aria sorniona, il conduttore cinese mi sussurra: « Lasci correre quella è gente selvaggia. Venga nella mia cabina ». Ci volle uno sforzo penoso per ingoiare la pillola. Ma quella imberbe gioventù, scatenata, imbevuta di mistica patriottico-religiosa era pericolosa quanto una mina innescata. Non rinunciai, però, a scendere alla prossima fermata dove, impalato come un semidio troneggiava l'ufficiale superiore giapponese comandante di tappa.

Mi qualificai e gli dissi quel che m'era successo poco prima. Sembrò assai contrariato; mi fece molti inchini, poi « Senta — mi dice — se dopo quanto le hanno fatto i miei compatrioti, lei ritiene che un ufficiale giapponese sia ancora degno di stringerle la mano, ne sarei felice ».

Di botto mi aveva tolto il vento dalle vele. Però riebbi la mia cabina.

Siamo al 12 Dicembre 1936. Nella sua veste di Sottosegretario per l'Aereonautica Madame tiene, nella sua casa di Shangai, una delle consuete riunioni dei Capi della Aviazione. Riunioni alle quali partecipo anch'io. Entra improvvisamente il Dottor Kung, Ministro delle Finanze, il quale visibilmente agitato, annuncia che truppe ammutinate hanno fatto prigioniero il Generalissimo a Sian, nello Shensi. Fulmine a ciel sereno e catastrofe in vista per la povera Cina: Chiang-Kai-shek accentra in se tutti i poteri dello Stato. Liquidazione della nostra Missione Aereonautica, dal momento che gli ammutinati sembrano istigati dai comunisti.

Si parte precipitosamente per Nanchino, ove Madame si trova ad affrontare una situazione drammatica. I membri dell'Esecutivo Centrale uniti a quelli del Consiglio Politico Centrale, Governo e Partito insomma, eccitatissimi stanno discutendo e approvando drastiche misure militari atte a sopprimere la rivolta sulla quale, almeno fino ad ora, ben poco si sa di preciso. Questi signori ritengono essere loro « inesorabile dovere » mobilitare la macchina militare per schiacciare l'ammutinamento sul nascere.

Il Maresciallo Chiang-Hsueh-liang Capo delle truppe destinate a combattere i « briganti » cioè i comunisti, è già condannato. Madame, sicura che quella non sia la politica più saggia per affrontare i rivoltosi, cerca di fermare quelle misure o quanto meno di ritardarle, sino a quando non si sappia qualcosa di più sicuro. La « strada al pentimento » — essa dice — dev'essere lasciata aperta, come aperto deve essere lasciato il « corridoio » utile ai negoziati. Il suo intervento suscita proteste: l'accusano di avere più a cuore le sorti del marito che quelle della Nazione. « Signora — le gridano — nelle condizioni di spirito in cui siete non ci attendiamo di trovarvi ragionevole ».

Per una decina di giorni, fino cioè alla sua partenza per Sian, Madame terrà coraggiosamente testa a tutti quei militari colti da sacro sdegno; nel frattempo però troverà modo di venire a contatto col marito rinchiuso nella « tana della tigre », mobilitando il fratello T.V. Soong e l'amico fidato Donald; vecchio amico di famiglia. Però fino alla vigilia di Natale né l'uno né l'altro riusciranno a convincere i capi ribelli a rilasciare il Generalissimo. Madame s'imbarcherà allora sull'S 72 che avevo portato a suo marito quale dono di Mussolini, e in compagnia dello stesso Donald e del fratello rientrati da Sian il giorno prima, si recherà a Sian senza consenso da parte di nessuno. Pilota di quell'aereo: il nostro capitano Enrico Cigerza, ottimo elemento sotto tutti i punti di vista.

I maggiori personaggi del Governo e del Partito eran certi

che quel gesto avrebbe creato maggiori difficoltà poiché, pensavano, la signora avrebbe rappresentato un ostaggio nelle mani dei rivoltosi; ostaggio atto a forzare la mano del Generalissimo a fargli accettare le condizioni che essi avevano in animo di porgli.

La rivolta non appariva una delle solite farse dei generali cinesi; soltanto al primo attacco alla casa che ospitava il Generalissimo ben dieci delle sue guardie del corpo erano state uccise, e non poche vittime avevano registrato anche le truppe fedeli.

Al momento in cui, sotto il tiro della contraerea dei ribelli, Cigerza, con ampi giri sul campo di Sian, prende la direzione dell'atterraggio, Madame estrae dalla borsetta una rivoltella carica e, porgendola con mano ferma a Donald: « Promettetemi che se quando esco dall'apparecchio i ribelli mi metteranno le mani addosso voi mi sparerete senza esitazione ».

Non successe nulla. Il Maresciallo Chiang-Hsueh-liang, capo degli ammutinati e il Generale Yaang-Hu-chen, capo del Governo della Provincia dello Shensi, la riceveranno con molti inchini di ossequio. Quando il marito se la vide davanti agli occhi non seppe trattenere le lagrime. « Sei venuta a mettermi nella gabbia dei leoni. » e lei « Son venuta a condividere la tua sorte ».

E subito incomincia la ridda delle difficili, delicate trattative, che trascineranno in campo da una parte il Generale Chang-Hsueh-liang, capo della rivolta, il Generale Yang-Hu-chen (Pacification Commissioner of Shensi) Yu-Shue-chung e al Generale Chiang-Ting-wen, Comandante in Capo delle « Forze per la Soppressione dei Banditi del Nord-west », al maresciallo Yeu-Hsi-shen, Pacification Commissioner dello Shensi è Suiyuan; a Shao-Li-tzu, Presidente del Governo Provinciale dello Shensi; dall'altra parte il Generalissimo Madame sua moglie, il fratello T. V. Soong e Mr. Donald.

Per i rivoltosi e soci, liberare il Generalissimo senza garanzie sostanziose poteva significare perdere tutto, compresa la pelle; per il gruppo del Generalissimo il punto debole risiedeva nella posizione di prigioniero, pericolosissima per l'eventualità che un fattaccio improvviso mettesse a repentaglio la vita stessa del Generalissimo. Situazioni del genere creano facilmente scalmanati irresponsabili.

Il tiro alla fune durò sino alla mattina del giorno di Natale, quando ormai calava la sera e non si sapeva se sarebbe stato possibile partire in aereo prima del buio. Ma la partenza avvenne con grande sollievo del gruppo Chiang-Kai-shek; che fece la sua prima tappa a Loyang, porto di salvezza.

Difficilissimo se non impossibile conoscere il ruolo giocato da ciascuno di quei personaggio nelle difficilissime trattative. La formula sintetizzata da Madame Chiang-Kai-shek è: « Mr. Donald

ha gettato le fondamenta della felice costruzione; mio fratello T.V. Soong ha eretto le pareti; io vi ho messo il tetto ».

\* \* \*

Il giorno di Santo Stefano del 1936 anche noi della Missione italiana andammo all'aeroporto di Nanchino a ricevere il Generalissimo che rientrava da Loyang. Egli appariva molto depresso moralmente; stanchissimo fisicamente. Madame lo sosteneva da un lato e dall'altro il marito si reggeva con un bastone da passeggio. Per noi anche così era pur sempre il nostro grande protettore che tornava. E in cuor nostro ringraziammo la Provvidenza che ce lo aveva risparmiato. Un governo cinese anche soltanto tinto di rosso non avrebbe tollerato per molto una Missione del Governo « fascista ». Perciò fu con trepidazione che per una quindicina di giorni avevamo intravisti i frutti di tre anni di lavoro svanire tra le selvagge montagne dello Shensi.

\* \* \*

*Dopo tre anni di permanenza in Cina di entrambe le missioni anche i tedeschi s'accorgono che esistiamo. Telegramma di Cora.*

Ricuperato il Generalissimo, non soltanto gran parte dei cinesi, ma anche i membri della Missione Aereonautica Italiana ripresero fiato. Se i comunisti l'avessero spuntata, ovviamente la Missione avrebbe avuto vita assai breve. Invece, noi andavamo ormai tanto bene per cui, in data II febbraio 1937, il nostro Ambasciatore Giuliano Cora poteva trasmettere a Roma al nostro Ministero degli Esteri il seguente telegramma: « Dapprima ho avuto una lunga conversazione da solo con la signora Chiang-Kai-shek, la quale ha soprattutto insistito sull'importanza che si attribuisce alla presenza in Cina della nostra Missione Aereonautica. Essa mi ha detto testualmente: « Sono molto soddisfatta dell'opera del Generale Scaroni. Egli ha attraversato dei momenti difficili all'inizio della sua missione ma li ha superati brillantemente; il Generale è una persona capace, energica e leale, " a born fighter ". Ha il coraggio di dire a tutti la verità e con queste sue qualità e la sua onestà si è imposto a cinesi e stranieri, i quali riconoscono la sua indipendenza e lo accettano per Capo con grande giovamento per noi. Egli gode di tutta la mia fiducia e a lui affido piena libertà di lavoro per la creazione e lo sviluppo di una più forte aviazione. Prego perciò di comunicare quanto precede a Sua Eccellenza Mussolini chiedendo a mio nome che



il Generale sia lasciato qui anche senza congedo per almeno due anni ancora ».

\* \* \*

Altri fatterelli stavano a indicare come le cose s'eran messe ancora una volta decisamente al bello per la Missione; quali ad esempio l'attenzione di più autorità cinesi e anche non cinesi.

Il 23 aprile sarà l'Ambasciatore di Germania a invitarci a pranzo con mogli e familiari. Ci ritroveremo così anche con l'Amiraglio Notarbartolo di Villarosa: Capo della nostra Missione Navale, nonché con tre dei suoi brillanti ufficiali. Non poteva mancare naturalmente il Generale Falkenhousen capo dei « consiglieri » tedeschi per l'Esercito. Falkenhousen era abbastanza su di spirito, perché a Shangai aveva avuto modo di parlare con Donald. « Vedrà — mi dice — che ora andrà meglio anche per me ». E aveva di che rallegrarsi perché anche i tedeschi passavano un periodo di guai coi cinesi. I quali si lamentavano che la Germania avesse venduto loro dei cannoni i cui proiettili non potevano essere costruiti che in Germania; mentre poi taluni grossi carri armati non potevano essere usati perché in Cina buona parte dei ponti non reggevano il loro peso.

\* \* \*

### *Madame e il Giappone.*

Siamo alla metà del 1937, vigilia della piena aggressione giapponese. Quando entro nel suo ufficio, Madame mi porge un foglio dattiloscritto: « Leggete! » Ahi! Qui c'è un altro colpo mancino da affrontare. Invece, no. E' la bozza di un manifesto anti-giapponese da lanciare alla Nazione, nel quale ricorrono frasi come queste: « Abbiamo raggiunto ormai il limite di ogni sopportazione (limit of endurance) »; più avanti: « Non vogliamo la pace ad ogni costo »; e via di questo passo. Ma non mi lasciò finire la lettura; non riusciva a trattenere l'indignazione che la sconvolgeva.

« Il nostro Ministro degli Esteri è un rammollito. Vuole che io da sola assuma la responsabilità di questo proclama. E' la settima copia che redigo, e se il Generalissimo esita ancora a firmarla e non dichiara guerra al Giappone, non soltanto il Paese avrebbe il diritto di togliergli la fiducia, ma io stessa non lo temerei più. »

Ed era questa la donna che a Sian aveva arrischiata la vita per condividere le sorti del marito.

Il fallimento della Missione di Alberto De Stefani, ex Ministro delle Finanze del Governo fascista in qualcosa contribuì anch'essa a darci piccoli dispacieri (e un grosso vantaggio) senza che l'ex Ministro ne avesse la minima colpa.

Nessuno di noi riuscì mai a capire lo scopo preciso di questa Missione giunta quasi alla chetichella e per di più accompagnata da un misterioso Generale della Milizia Fascista. Sospetti tra i cinesi ne aveva sollevati, specie nel Servizio Segreto, la piccola stazioncina radio ricevente-trasmittente che s'era portato con sé.

Se dovessi azzardare un'ipotesi, direi che la venuta in Cina di una tale Missione non poteva essere che una « scappatella » del Generalissimo; un'idea sua personale.

Mussolini, Dittatore di un Paese che non naviga certo nella abbondanza, era pur riuscito a finanziare la costosa guerra etiopica, e, per il momento almeno, se la cavava mica male. I consigli dei Paesi straricchi interessavano meno il Generalissimo; questa era gente abituata a maneggiare risorse economiche e finanziarie proibitive per una Cina. Preso dal Giappone saldamente per la gola, non è da stupirsi se il Generalissimo avesse pensato ad un collaboratore italiano, piuttosto che americano, per esempio. Le spese di questa idea un po' stravagante finì per pagarle l'ottimo De Stefani. Il quale fin dalle sue prime mosse verrà a trovarsi impigliato nella formidabile rete tesagli dai magnati dell'alta finanza cinese in combutta con quella occidentale; americana in modo particolare. Così il Generalissimo che, da buon soldato, mal navigava nel mare dell'Alta Finanza, dovrà rinunciare a servirsi di una persona che, proprio per la sua alta competenza in materia, poteva procurare noie e imbarazzo a coloro che della finanza detenevano il monopolio.

Alberto De Stefani era giunto qui a Nanchino il 2 aprile 1937, ottimista sull'esito della sua Missione. Ma già sei giorni dopo, a casa mia, confessava come i primi contatti coi cinesi l'avessero convinto che la sua missione era difficilissima, se non disperata. E mi aveva accennato alla possibilità che potesse perfino fallire. Il 29 dello stesso mese, nel corso di un pranzo a casa sua mi parlerà addirittura di un « piano di ritirata »: nelle condizioni in cui era stato posto dai gelosi finanzieri monopolisti non avrebbe mai potuto concludere nulla. « Mi trovo davanti a un muro — mi dice —. Telegraferò a Mussolini ». Ma qui, Mussolini non poteva far nulla neppure lui. E il nostro ex Ministro delle Finanze, accompagnato dalla sua famiglia, salperà da Hong-Kong il 23 ottobre 1937.

*Primo Bombardamento giapponese di Nanchino e Nanchang. La mia famiglia emigra a piedi verso la Transiberiana.*

Quando, partendo per la Cina, l'ex Ministro De Stefani decise di portarsi una stazioncina radio non pensava certo ai sospetti che tale mossa avrebbe suscitato nei Servizi Segreti Militari Cinesi. E meno ancora poteva immaginare che quel modestissimo mezzo di comunicazione sarebbe tornato utile anche a noi membri della Missione Aeronautica. L'invasione giapponese era stata così improvvisa per cui le nostre famiglie, che trascorrevano le loro vacanze a Pei-Tai-ho, nelle vicinanze di Tientsing, rimasero separate da noi tutti. Solo mezzo di comunicazione, la stazioncina radio De Stefani.

I giapponesi, misticamenti convinti della loro grande superiorità in fatto di potenza militare, trascureranno la « formalità » di una regolare dichiarazione di guerra. Come, del resto, la trascureranno, più tardi, quando attaccheranno proditoriamente Pearl-Harbor, distruggendo la Flotta statunitense del Pacifico.

Per noi di Nanchino la dichiarazione di guerra i giapponesi ce la faranno pervenire a mezzo di quattro formidabili bombardieri che alle ore 13 di domenica 15 agosto 1937, rasentando i tetti delle nostre case, lanceranno bombe sui due campi della Capitale. Da quel giorno sarà uno stillicidio continuo, giorno e notte, fino all'undici novembre; fino al giorno, cioè, in cui lasceremo Nanchino per concentrarci a Hankow, sull'alto fiume Azzurro.

Nanchino non poteva essere la sola meta dei bombardieri del Sol Levante. Anche la nostra Fabbrica d'aeroplani di Nanchang costituiva per loro un bersaglio appetitoso. E contro di essa si accaniranno in seguito. Tra le « vittime » di questi bombardamenti vi sarà anche l'S.72 che avevamo portato in Cina quale regalo di Mussolini a Chiang-Kai-shek.

Qualche giorno dopo l'inizio dei bombardamenti giapponesi una decina di militari cinesi smantelleranno d'autorità la stazioncina radio De Stefani, e tutti noi rimarremo totalmente isolati dalle nostre famiglie. Le quali verranno così a trovarsi in territorio occupato dai giapponesi; noi chi a Nanchino, chi a Nanchang sempre al lavoro coi cinesi, contro gli invasori, che ormai detenevano le nostre famiglie.

\* \* \*

Però per qualche giorno la stazione radio di De Stefani ci aveva consentito di rimanere in comunicazione con le nostre





## ITALIAN AIRCRAFT WO

*Come la stupenda fabbrica, Orgoglio della iniziativa italiana all'estero fu ridotta d ai bombardamenti giapponesi*



Autorità Consolari di Tientsin, quindi con le famiglie separate dalla « linea di fuoco ». Ne avevo approfittato per suggerire a mia moglie di dirigersi verso Mukden, allo scopo di raggiungere la ferrovia Transiberiana e con quella dirigersi verso l'Europa. Ma da quel momento in poi ogni comunicazione era stata interrotta. Passerà un mese prima di poter avere ancora notizie dei miei. Alla fine seppi che eran riusciti ad imbarcarsi su una carboniera cinese, comandata da un Capitano inglese, già in rotta per Hong-Kong. Il « Chang-On » era una vecchissima barca che da tempo avrebbe dovuto essere radiata dal servizio; ma era pur sempre un mezzo per uscire dalla stretta giapponese. Perciò la notizia era un messaggio dal Cielo.

In volo raggiunsi Hong-Kong; qui già installati al Peninsula Hotel, suocera, moglie, tre bambini e le persone di servizio avevano l'aria festosa di chi incomincia un'altra vacanza. Il caldo tropicale obbligava a tener accesi una mezza dozzina di ventilatori e giustificava la scarsa verecondia delle donne, vestite come la Nike di Samotracia, e dei bambini nudi al pari degli angioletti di Rubens. Una festa pagana, animata da squittii bambineschi e dalle allegre risate di chi è consapevole di aver raggiunto un « porto » sicuro. Urla, abbracci e baci al mio apparire sulla scena. Poi la storia tumultuosa della loro Odissea, narrata da più voci contemporaneamente.

Al comando dell'energica mia moglie, la truppa composta da Gliceria, mia suocera, tre bambini e le persone di servizio s'eran fatti chilometri e chilometri risalendo la spiaggia del Laoning, per tentare di raggiungere in qualche modo la prima stazione della Transiberiana. Ma dove arrivano truppe di occupazione ben pochi sono i mezzi di trasporto che rimangono disponibili per i civili: carrettini a mano, « riscio », carrie, facchini di circostanza, tutto veniva buono per il trasporto dei bambini e delle cose più necessarie. C'era da trasportare Andrea, sei anni; Paoletto, quattro anni e per di più infermo; Annamaria, dieci mesi (Giovanna non era nata ancora). Tutti assieme formavano una compagnia zingaresca da far pena perfino ai « coolie » cinesi, che più d'una volta eran venuti volontariamente in loro aiuto.

A causa dello spostamento del carico dovuto ai tifoni incontrati durante la navigazione, il « Chang-On » era entrato nella baia di Hong-Kong inclinato tanto da farlo sembrare un gabbiano che vola con un'ala rotta. Ma qui al Peninsula Hotel la mia famiglia non mostrava più traccia delle sofferenze e dei disagi sopportati. Senso di stanchezza e di pena eran scomparsi lasciando al suo posto un'allegria contagiosa.

Pochi giorni dopo, come una folata di vento impertinente la bella motonave Vittoria se li portava via, se il portava in Italia. Ed io rientravo in volo a Nanchino, cioè sulla « linea del fuoco »; ma con l'animo leggero.

La formidabile spinta militare giapponese ottiene i primi rapidi successi. La minaccia si fa sempre più grave per la Cina; tuttavia Madame padroneggia bene i suoi sentimenti; le sue ansie. E' convinta che « questa guerra sarà dura e lunghissima, ma noi vinceremo. Nessuno ha la forza di occupare tutta la Cina. »

Fusosi poi con quello mondiale, il conflitto cino-giapponese si porrà per ben otto anni; al termine dei quali la sconfitta del Giappone sarà totale.

Era difficile, allora, pronosticare un esito favorevole per la Cina. Eppure l'intuito e la fede di Madame la spuntarono anche questa volta.

Undici Settembre del 1937. Madame vuole che solleciti il nostro Ministero dell'Aeronautica perché si decida a cedere alla Cina 50 caccia G.50, cinquemila bombe da 1-2-3 chilogrammi ciascuna, più 2.000 bombe da Kg. 50, 2.000 da Kg. 100. Per quanto riguarda i G.50 accetta il prezzo indicato dall'offerta FIAT del mese scorso. Vuol anche conoscere la data di consegna del primo lotto di 10-12 apparecchi e quella delle consegne successive.

Com'era da aspettarsi, il nostro Ministero tergiversa, « per ragioni di attuale convenienza politica. » E mi suggerisce la solita trovata: « Procrastinare la risposta al Generalissimo il più possibile. » Non se ne farà più nulla.

\* \* \*

Da qui in avanti gli avvenimenti che concernono la Missione si susseguono a ritmo tanto serrato da indurmi a esporli schematicamente, come li ho registrati nel mio diario.

Prima dovrò ricordare, però, fatti pertinenti alla disgregazione delle nostre posizioni in Cina.

Per cominciare, Madame mi pregherà di telegrafare a Mussolini, in nome del Generalissimo, per chiedergli se in caso di conflitto ufficialmente dichiarato dal Giappone egli intende ritirare la Missione Aeronautica. La risposta non poteva essere che ovvia: ma lei vuol saperlo direttamente dal Duce, e subito. A sua volta l'Ambasciatore Cora mi pregherà di fissargli un appuntamento con Madame. E' dal tempo del mio predecessore che il Capo Missione funge da anello di congiunzione tra i nostri diplomatici, il Generalissimo e Madame, quando le cose non

vanno proprio lisce. Da buon orientale Chiang-Kai-shek conosce alla perfezione l'arte di eludere incontri poco desiderati, specie con diplomatici esteri, dai quali in genere diffida. Lui è sempre in viaggio d'ispezione delle sue truppe, e poiché la Cina è grande, « agganciarlo » non è sempre facile. Da qui l'utilità di sapere dov'è, e anche di raggiungerlo

Madame s'è arrabbiata per la mancata risposta di Mussolini e ancor più per il discorso sibillino fattole dal nostro Ambasciatore Cora; il quale le ha parlato di « cattivi rapporti tra Italia e Cina. » Per colpa di quest'ultima, naturalmente.

« We don't beg — Se volete rimanere, bene; ma una risposta Mussolini ce la deve dare. »

Lui non me lo ha proprio detto, ma appariva chiaro che l'Ambasciatore si trovava nelle necessità di aggrapparsi all'antico gioco del lupo e dell'agnello, ove a valle c'è la Cina.

Nonostante tutto ciò, Madame insiste a voler sapere, stavolta da me personalmente, se in caso di richiamo in Italia sarei disposto a rimanere in Cina da privato e seguire il Generalissimo a Chung-King, ov'egli intende spostare il suo Quartier Général. In caso di rifiuto, la carica di Capo di Stato Maggiore per l'Aviazione verrebbe affidata ad un certo capitano americano Claire Chennault.

Per Madame è cosa certa che se Hitler richiamasse in Germania il Generale Falkenhousen, capo dei « consiglieri » tedeschi presso l'Esercito cinese, questi non rientrerebbe. Rimarrebbe in Cina con tutti i suoi ufficiali. « Ma non saranno richiamati, che troppi sono gli interessi tedeschi in Cina. » Stavolta Madame si sbagliava di grosso. Il generale coi cento e passa ufficiali tedeschi « consiglieri » rientrarono al loro paese subito dopo di noi. Ciò che costituiva anche una mia piccola rivincita personale. Falkenhousen, infatti, non aveva mancato di scocarmi la solita freccia: « gli italiani a somiglianza dei topi, abbandonano la nave quando sta per affondare. » M'ero recato a prender congedo da lui, al momento di lasciare Nanchino; egli, in cambio della mia cortesia, aveva accompagnato la stretta di mano con un risolino ironico e significativo, di chi, dall'alto della sua eroica fedeltà guarda l'idioso transfuga che se ne va al sicuro.

Per conto mio non posso che rispondere a Madame, il più diplomaticamente possibile, ma senza equivoci, che la sua proposta mi onora moltissimo e m'inorgoglisce anche, ma tuttavia non me la sento di fare il Generale ribelle.

A questo punto scappa fuori la solita macchiavellica trovata italiana: Mussolini ci fa sapere che permette alla Missione Aero-

nautica di rimanere, a condizione però di non far nulla che possa urtare la suscettibilità dei giapponesi.

Ma allora che se ne farebbero i cinesi di questo peso morto?

L'Ambasciatore inglese, che viaggia in auto sulla strada Nanchino-Shanghai, viene ferito gravemente da pallottole di mitragliatrice sparate da « caccia » giapponesi, decisi ad interrompere il traffico su quell'importantissima arteria. Ora l'Ambasciatore è all'ospedale di Shanghai.

\* \* \*

Sotto la pressione giapponese le sfere ufficiali cinesi cominciano a muoversi più speditamente e con maggior decisione. Il Ministro degli Esteri convoca il nostro Ambasciatore per comunicargli con tutta semplicità che la Cina ha concluso « un patto di non aggressione con la Russia. » Tutto « merito » dell'Asse, perché Dio soltanto sa se Chiang-Kai-shek desiderava quell'alleanza coi comunisti, da lui costantemente chiamati « banditi ».

A Hankow sul Fiume Azzurro, circa due giorni di navigazione da Nanchino in vista del prossimo rientro in Italia. Vi sono anche le nostre famiglie.

Col piroscalo inglese « Woosung » da Nanchino risalgo il grande fiume per raggiungerli. A Kiukiang vengono a bordo molti Missionari cattolici e protestanti: non si sentono più sicuri nell'interno, fuori dalla portata dei cannoni navali delle potenze occidentali. Da loro ne sentiamo di tutti i colori sul conto degli italiani che, come dicono i cinesi, « ci abbandonano quando ne abbiamo maggiormente bisogno ».

*Diario degli ultimi giorni in Cina. Concentramento a Hankow. Patto di non-aggressione con la Russia.*

*10 Ottobre 1937 — Hankow-Wuhan.*

Con grande mia sorpresa Madame vuole che torni a Nanchino: bisognava riattivare la fabbrica sino-italiana di Nanchang perché la Cina ha bisogno di aeroplani. I giapponesi sono ormai scatenati come diavoli.

Da Nanchino vado a Nanchang con l'ingegnere Acampora, Consigliere delegato della fabbrica stessa. Niente da fare: i danni



dei bombardamenti sono gravissimi e le maestranze sono terrorizzate.

\* \* \*

L'altro ieri, 12 ottobre 1937, il « Corriere della Sera » di Milano, pubblicava con molto risalto una corrispondenza da Tokyo in cui si diceva che l'Italia ha già ordinato a « tutti i tecnici aeronautici italiani che si trovano in Cina di sospendere la loro collaborazione col Governo di Nanchino ». Aggiungeva ancora quel corrispondente che trattative commerciali coi giapponesi erano ormai a buon punto.

Tutto bene quindi per il... Giappone e per l'Asse Roma-Tokyo-Berlino; tutto bene insomma per la politica italiana di « Grande Potenza ». Assai meno bene invece per la più modesta politica di espansione aeronautica nostra nel lontano Oriente. Povera Missione, che a noi pareva tanto importante! Spazzata via come una farfalla investita da un ciclone, gonfiato dal più fanatico spirito di pazzesche ambizioni e di brama di conquista e di dominio.

Ma che vuole da noi il nostro Governo? Forse gioca il solito giochetto machiavellico e noi siamo destinati a farne le spese con mortificazioni d'ogni genere. Ci metterà ancora un bel paio di mesi prima di decidersi a toglierci da questa mortificante posizione; aspetterà fino al 10 dicembre 1937.

La cosa più strana è che, intanto, il Regio Governo mi ordina nientemeno che di seguire il Comando Supremo cinese ovunque decida di ritirarsi per effetto dell'avanzata giapponese. E sbaglia: i cinesi non ci voglio più tra i piedi, e meno ancora nelle vicinanze del Gran Quartiere Generale, ove prima ero stato invece invitato a stabilirmi quale Capo di Stato Maggiore per l'Aviazione.

Brutte le notizie che ci giungono dall'interno. Il Maggiore Martini, distaccato a Hankow, mi scrive di informazioni avute da nostri Missionari, secondo le quali il violento movimento xenofobo si va estendendo sempre più e che è particolarmente accanito contro gli italiani senza distinzione. Egli ha poi saputo che il nostro sergente Bisol, attualmente a Ichang è stato posto nella più assoluta impossibilità di svolgere il suo lavoro in cooperazione coi cinesi. Un motorista di nazionalità rumena, addetto alla squadriglia speciale del Generalissimo, si è licenziato; egli parla benissimo l'italiano e per questa ragione spesso viene scambiato per un nostro connazionale. Ha paura e vuol lasciare la Cina al più presto.

11 Novembre.

*Calunnie, sempre calunnie contro di noi.*

Mi trovo nuovamente a Nanchino. Sono passate quattro settimane; i giapponesi avanzano sulla capitale nazionalista.

Siamo a colazione dall'Ambasciatore perché oggi è il genetliaco di S.M. il Re. Anche i giapponesi ci festeggiano (a modo loro, naturalmente) sganciando grappoli di bombe aeree sulla capitale, appiccando incendi in più quartieri. Quasi tutti i membri della Missione hanno raggiunto Hankow.

L'angelico signor Wu, primo segretario di Madame, sorride sempre. Difficile indovinare, quando t'avvicina, se porta notizie buone o cattive. Ma stavolta non sorride: dev'essere apportatore di notizie cattivissime. Infatti è stato riferito al Generalissimo che tra i rottami di un bombardiere giapponese abbattuto c'è il cadavere di un ufficiale aviatore italiano già appartenente alla nostra Missione. E' una infamia! Una coltellata nella schiena da parte dei nostri nemici che non disarmano. Non c'è assolutamente nulla di vero. Però anche il Sunday Times di Hong-Kong parla di ufficiali italiani a bordo di bombardieri giapponesi, mentre l'Hong-Kong Daily Express specifica che almeno uno di quegli ufficiali apparteneva alla nostra Missione, e che si era recato in Giappone per guidare quei piloti su bersagli che noi conoscevamo bene, in virtù della nostra posizione di consiglieri tecnici. Curioso è che gli stessi giapponesi protestavano violentemente per una simile accusa agli ... italiani. Urlano che non hanno bisogno di nessuno per liquidare la Cina. Insomma siamo ormai indigesti ai buddisti, ai confuciani, ai taoisti, a tutti; compresi i cristiani cinesi. E ce lo meritiamo, ché tanto l'Agenzia Havas, quanto la Reuter trasmettono qui notizie secondo le quali l'Italia sosterrà alla conferenza di Bruxelles il principio che: « il Giappone non dovrà essere considerato aggressore nei confronti della Cina, in quanto la sua azione va considerata un contrappeso agli intrighi sovietici ». Ecco così, tutto giustificato; o quasi.

E intanto, Madame, con l'aria di dirmi una cosa da nulla, mi chiede a bruciapelo: « E' vero che il Regime fascista impone agli Ufficiali della Missione di riferire al vostro Ministero i segreti militari di cui venite in possesso in virtù della vostra posizione nell'Aviazione Cinese? » Altro colpo basso dei nostri concorrenti, naturalmente.

## La campana di Rovereto.

I Capi militari della « Commission » non vanno per il sottile con noi. Considerati ormai alla stregua di spioni del Giappone, documenti importanti non ne giungono più sul mio tavolo. Gli uomini politici vanno invece più piano nel procedere alla nostra liquidazione. Hanno vedute più ampie. Poi, a crearsi nemici si è sempre in tempo. Perciò il loro comportamento nei nostri confronti è assai più morbido. Ma mancava ancora un tocco patetico per metterci in buone luce; e la fantasiosa Italia escogiterà anche questo.

Eccoti infatti giungere un « bollettino marconigrafico » che ci fa sapere come « la campana dei Caduti di Rovereto », dopo aver suonato per la pace eterna dei Caduti della Grande Guerra italo-austriaca, « ha fatto sentire anche solenni rintocchi per i caduti dell'Esercito giapponese »; che combatte contro la Cina.

E noi siamo ancora qui per aiutare i cinesi...



Primi bombardamenti  
di Sciangai  
da parte dei giapponesi

18 Novembre.

*Esodo da Nanchino.*

Le truppe giapponesi sono ormai alle porte di Nanchino. Confusione caotica in tutta la città. Ci viene comunicato ufficialmente che il Governo si trasferisce a Chung-King. Formicai umani si muovono verso il grande fiume trascinandosi quanto è trasportabile: bambini infagottati come esquimesi, stie e gabbie stipate di animali da cortile; e miseria, quanta miseria! La voce delle crudeltà perpetrate dalle truppe giapponesi che risalgono il fiume verso la Capitale, li terrorizza, li spinge ad allontanarsi rapidamente dalla città ormai minacciata da vicino. L'esodo di queste folle disordinate potrebbe ricordare quello ebraico dall'Egitto. Con la differenza che per i cinesi, usi per antico retaggio a seguire i grandi fiumi della loro terra, in caso d'invasioni, si muovono spontaneamente verso il grande Yang-Tse-Kiang, o Fiume Azzurro; mentre gli ebrei, da sempre addomesticati con la sabbia, andranno altrettanto spontaneamente verso il deserto, per sfuggire le truppe faraoniche.

19 Novembre.

*Madame non molla.*

Madame è veramente una donna straordinaria.

Nel bel mezzo di un cataclisma che pare debba portarsi via la Cina Nazionalista rimane imperturbabile. Alle 12,30 mi telefona perché vada a colazione da lei. Ci trovo anche il Ministro delle Finanze Kung e il fratello T.V. Soong. Vorrebbe qualche consiglio sulla sostituzione del Generale Lyn-Chu col Generale Shen, che conosco benissimo. Ma capisco che le preme soprattutto che la fabbrica di Nanchang continui la sua attività. Per quel che può, naturalmente. Mi dice: « I giapponesi scrivono molte insolenze e cattiverie sul mio conto. Lanciano manifestini in cui vien chiesto ai nostri piloti se non si vergognano ad essere comandati da una donna. Me ne infischio di tutti loro. Perderanno! »

23 Novembre.

*L'Ambasciatore giapponese da Mussolini.*

Nanchino è vuota ormai. Anche gli ultimi fantasmi di quelle folle che popolavano le rive dello Yan-Tse-Kiang sono svaniti nella nebbiolina che galleggia nelle vicinanze del fiume. Il vapore



« Yung-Kong » si porta via gli ultimi italiani rimasti ancora nella capitale. Una stretta al cuore mi ha pizzicato nel metter piede sul vapore: mi pareva una partenza per l'esilio.

Mi dicono che non avendo il Ministro Ciano dato risposta precisa alla richiesta di togliermi dal Quartier Generale Cinese, l'Ambasciatore nipponico si è rivolto direttamente a Mussolini per dirgli che il suo Governo considera la mia posizione attuale presso Chiang-Kai-shek un atto poco amichevole nei confronti del Giappone.

Questi odiosi giapponesi hanno ottenuto che riconoscessimo il Manchu-Kuo; ora ci comandano di andarcene dalla Cina. E noi ubbidiremo senza la minima contropartita. Quella gente insaziabile continuerà a chiederci questo e quello e noi dovremo sentirci onorati di averglielo concesso.

*4 Dicembre 1937.*

Mi è giunto l'atteso siluro ufficiale. Tutta la Missione Aeronautica Italiana è invitata a lasciare la Cina. La notizia non fa grande effetto perché attesa da tempo. Comunque, la comunico a Roma al Ministro dell'Aeronautica e all'Ambasciatore qui in Cina.

*5 Dicembre.*

Ecco perché il messo che mi portava la lettera era tanto agitato. Il Capitano Cigerza mi comunica che sull'aeroporto militare di Nanchang sono giunti ieri duecento militari russi con trenta apparecchi da combattimento. Da oggi in poi l'aiuto concreto alla Cina lo forniranno Russia e Stati Uniti.

Ironia di certe situazioni: quattro anni fa la nostra Missione cominciò il suo lavoro aiutando Chiang-Kai-shek a contrastare la marcia dei comunisti cinesi appoggiati dalla Russia. Ciò aveva contribuito per la sua parte ad accaparrarci le simpatie del Generalissimo. Oggi sono proprio i russi, alleati alla Cina, che vengono a sostituirci. E proprio su quel campo che abbiamo creato principalmente per combatterli.

*10 Dicembre 1937.*

Molti ufficiali piloti cinesi son venuti a salutarci al momento della nostra partenza per Hong-Kong. Erano in numero assai maggiore di quanti se ne attendesse. Fra loro c'era anche la bellissima Miss Lee, prima donna cinese che abbia conseguito il

brevetto di pilota nella scuola italiana. Il suo splendente amichevole sorriso pareva quasi cancellare la tristezza per la nostra uscita dalla Cina.

In quel momento la Missione era così composta:

UFFICIALI PILOTI  
Maggiore Felice Torelli  
Capitano Franco Martini  
id. Enrico Cigerza  
id. Carlo Unia  
id. Colacicchi

UFFICIALI GENIO AER.  
Maggiore Marco Boschi  
id. Umberto Tolino  
Capitano Domenico Columba  
COMMISS. AERONAUTICO  
Ten. Col. Federico Stajano

#### SOTTUFFICIALI

Maresciallo Nava - motorista  
id. Sala - armiere  
Serg. Magg. Mario Bisol - radiotel.  
id. id. Currà - montatore  
id. id. Salussolia - motor.

*17 Dicembre.*

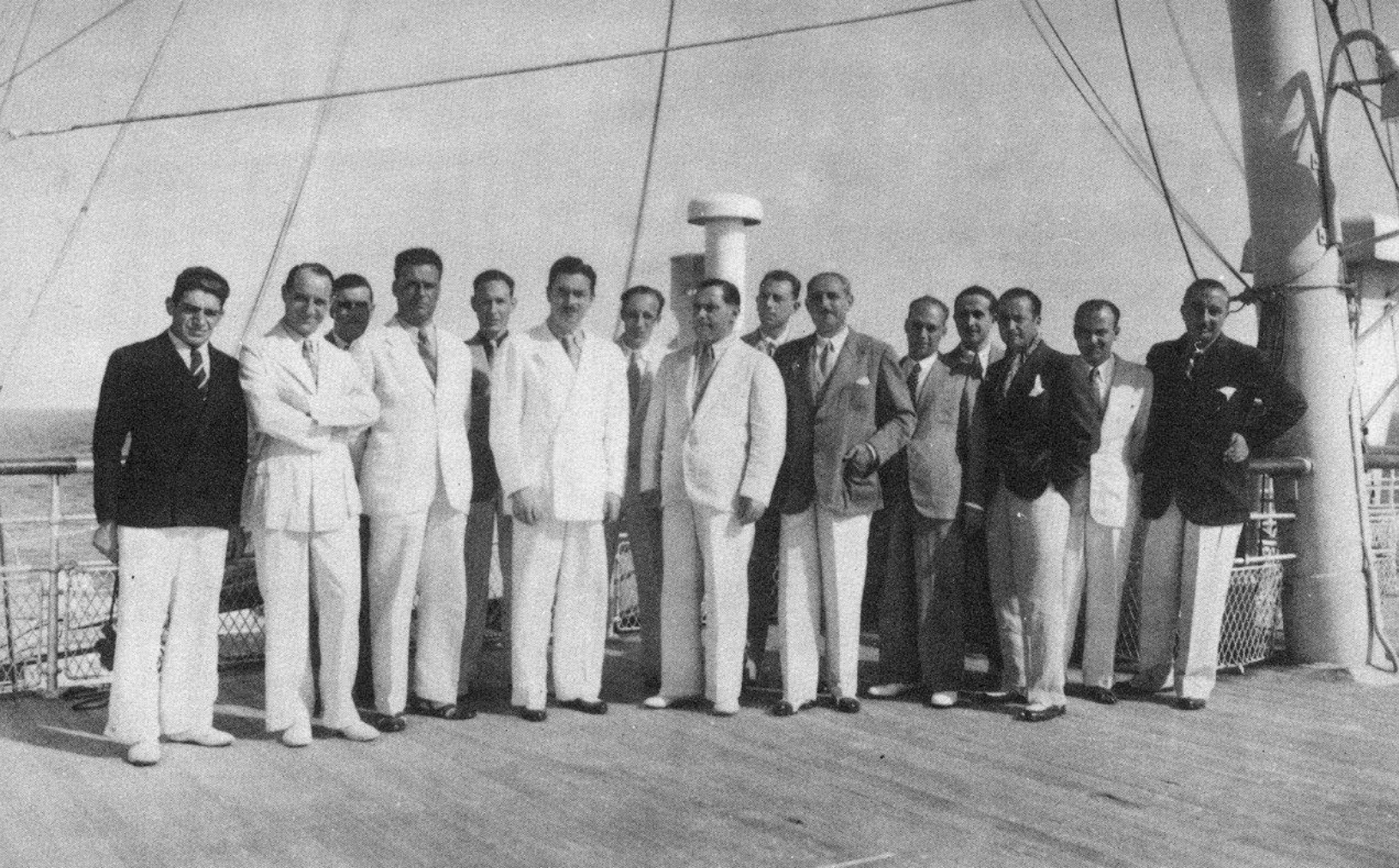
*I giapponesi ci salutano bombardando il nostro treno.*

Per via diplomatica i giapponesi si compiacciono di chiederci l'itinerario della nostra uscita dalla Cina.

Vorrebbero evitare, dicono loro, un equivoco simile a quello capitato all'Ambasciatore inglese, mitragliato dai loro caccia per errore. Forse vogliono più semplicemente essere certi che ce ne andiamo. E che poco o nulla importi della nostra incolumità, ce lo dirà il bombardamento aereo di cui fu oggetto il nostro treno tra Canton e Kowloon (Hong-Kong). Dai nostri finestrini vedemmo benissimo le bombe aeree cadere sulle rotaie davanti al nostro treno. Non ci furono vittime, ma soltanto cinque ore di ritardo. Sfortunata coincidenza anche stavolta? Eppure i piloti giapponesi devono aver visto il tricolore italiano dipinto sul tetto dei vagoni ferroviari.

\* \* \*

Nel tardo pomeriggio del 19 dicembre 1937 la motonave « Vittoria » scioglieva gli ormeggi dalla banchina del porto di Hong-Kong, mettendosi in viaggio per Napoli. Vi è a bordo l'intera Missione Militare Aeronautica Italiana, che rimpatria dopo quattro anni di permanenza in Cina. Con gli Ufficiali, i Sottufficiali e gli Specializzati viaggiavano le loro famiglie.



*La Missione Aeronautica al completo lascia la Cina*



Era un mesto rimpatrio che neppure il pensiero di rivedere, dopo tanto tempo, il proprio Paese, i propri cari riusciva a dissipare il senso di avvilitamento che segretamente ci tormentava. Ci si sentiva un po' come degli sconfitti; e più che sconfitti dei traditi dagli stessi nostri governanti, che per inseguire un vano sogno di grandezza rinunciavo tra l'altro ai solidi benefici morali e materiali conseguiti all'altra estremità del mondo, da un pugno di aviatori italiani.

La Missione concepita e realizzata su semplici criteri di prestigio, di simpatia politica e, indirettamente, di espansione commerciale aeronautica, era stata travolta da avvenimenti di essa infinitivamente più grandi. Nel cozzo non poteva che scomparire.

Ciascuno di questi Ufficiali e Sottufficiali aveva contribuito per la sua parte a far sorgere in una landa deserta e paludosa il più grande e moderno aeroporto militare della Cina, anzi dell'Oriente. Sei ufficiali eran rientrati ammalati causa il clima insopportabile. Avevano istruito al pilotaggio aereo centinaia di giovani cinesi, insegnata la scienza e l'arte del Bombardamento, della Ricognizione e della Caccia a decine di piloti già brevettati; avevano contribuito efficacemente a dare all'Aviazione cinese una struttura più moderna e efficiente, riscuotendo consensi ed elogi dai Capi Supremi, dal Generalissimo Chiang-Kai-shek e dalla intelligentissima, capace, saggia e coraggiosa Consorte. Buona parte opera della Missione anche l'affermazione della Fabbrica italiana per la costruzione di aeroplani, che pure si trovava a competere con analoghe Fabbriche Americane e Tedesche. Insomma, quel lavoro coscienzioso di gente competente aveva portato prestigio alla Regia Aeronautica, anche se in taluni settori della complessa attività qualche inconveniente di un certo rilievo s'era palesato.

Contrariamente a quanto affermato da qualche dilettante malevolo, quando l'invasione giapponese venne a sconvolgere la Cina, l'Aviazione sotto la guida energica di Madame Chiang-Kai-shek, Vice Ministro dell'Aeronautica, si avviava a diventare una organizzazione moderna e anche efficiente.

Con l'arrivo a Nanchang di un centinaio di operai e capitecnici adibiti alla Fabbrica (S.I.N.A.W.) s'era venuto costituendo un piccolo centro urbano, perfettamente affiatato con gli abitanti del posto. E, data l'industrialità tipica dei cinesi, si veniva rapidamente creando una corrente commerciale extra aeronautica; come, per esempio, vendita nostra di trattori agricoli, autopompe e materiali del genere. Così, all'ombra della bandiera tricolore, tenuta alta dalla Missione italiana, era sorta nel gran mare della popolazione gialla un'isoletta latina, che conviveva pacificamente con gli indigeni: che noi stimavano e che ci stimavano.

Poi, alla fine, in omaggio agli obblighi impostici dal mai



abbastanza deprecato « Asse », Roma-Tokyo-Berlino, s'era dovuto ammainare quella bandiera, che per quasi cinquanta mesi aveva fieramente sventolato nel bel mezzo del vastissimo Continente posto all'altra estremità del mondo.

*Campagna denigratoria anche dopo trent'anni.*

Ma i successi conseguiti dalla Missione Aeronautica devono aver lasciata la bocca terribilmente amara ai nostri concorrenti europei e americani, se, ancora dopo 30 anni da quell'epoca, persistono nell'opera di denigrazione. La posta era grossa, moralmente e materialmente. Un certo capitano di Fregata francese scriverà che « La disorganizzazione dell'Aviazione di Chiang-Kai-shek fu dovuta all'influenza di una Missione Italiana chiaramente decisa a sabotare il sistema difensivo cinese a profitto del suo futuro alleato. » Un'idiozia, questa, prima ancora che una malignità, di persona irresponsabile, perché impresa totalmente sproporzionata a ogni nostra possibilità pratica.

L'imprudente scrittore transalpino dice ancora che « l'aviazione cinese si trovò ad affrontare la guerra col Giappone totalmente impreparata ». Per colpa nostra, s'intende. Ma quando mai s'è visto nella lunga storia militare una Forza Armata che, improvvisamente aggredita da un potente nemico, fosse perfettamente preparata a riceverlo? Lo era forse la Supertecnica e quattrinosa America, quando dovette subire l'inopinato attacco di Pearl Harbor, che distrusse l'intera Flotta del Pacifico?

Ma restiamo in casa nostra, Capitano, che due paroline possiamo scambiarcele anche parlando dell'Aviazione del suo e del mio paese. All'inizio del 2° Conflitto Mondiale, 1940, quale Comandante della Divisione Caccia « Borea » ebbi il triste privilegio di lanciare i miei Reparti contro l'aviazione francese nell'unica, consistente offensiva aerea contro le vostre basi di Cannet des Maures e Cuers Pierrefeu. Ebbene, al loro rientro, Comandanti di reparto e piloti gregari furono unanimi nel giudicare pietosamente scadente l'Aviazione francese, cioè mal preparata. I risultati confermano quel giudizio: una trentina di apparecchi francesi distrutti o danneggiati al suolo, dodici abbattuti in aria, contro una perdita da parte nostra di appena sei apparecchi. E si che in fatto di tradizioni, capacità tecnica, dovizia di bilanci aeronautici tra Francia e Cina la differenza è abissale. Allora?

Ancora pochi mesi fa un altro « storico » della guerra nei cieli tenterà anche lui di demolire quanto la nostra Missione Aeronautica ha fatto in Cina. E per far ciò incomincerà addirittura dalle fondamenta, cioè dal Governo che l'ha mandata laggiù.

Egli scrive: « Sedotto dalle prospettive di saccheggio legale (sic) in un paese così disorganizzato come la Cina, il Governo italiano vi trasferirà una nutrita Missione Aeronautica guidata dal Generale Scaroni, che porterà con sé non meno di 150 piloti, meccanici e motoristi ». Qualcosa insomma come una spedizione barbarica a carattere criminale tipo « gang » di Chicago, non di eletti ufficiali e sottufficiale della Regia Aeronautica.

Ci sarebbe da ridere su questo pezzo di romanzo giallo, se per lunga esperienza non si sapesse che il pubblico in genere inclina a considerare fatto storico qualsiasi panzana, quando la veda scritta su di un libro.

Qui, però, rifulge quel disprezzo stantio e ottuso che impregna lo spirito dello sciovinista a oltranza. Il quale non sa pregiare che ciò che proviene dal proprio paese; il solo a cui Dio abbia concesso tutti i doni destinati ai mortali.

Tanto per cominciare, diciamo che Scaroni in Cina vi andò due anni dopo che la nostra Missione già funzionava egregiamente, cioè nell'agosto del 1935, trovandovi non già i « 150 tra piloti e meccanici e motoristi » di cui farnetica il nostro grande « storico » anglosassone, bensì soltanto UNDICI ufficiali e TRE sottufficiali. Negli anni successivi quel numero passò a NOVE ufficiali e QUATTRO sottufficiali nel 1936; a DIECI ufficiali e QUATTRO sottufficiali nel 1937; numero che rimase invariato fino al nostro rientro definitivo in Italia. Per di più il nostro « galantuomo » non deve avere un concetto molto elevato dell'intelligenza dei nostri amici cinesi, per supporre che, per tanto tempo, essi assistessero impassibili al nostro lavoro di demolizione della loro Aviazione. Parla degli italiani come gente incompetente; ma forse non ha abbastanza memoria per ricordare che sin dal primo conflitto mondiale anche un buon gruppo di americani venne in Italia per essere istruito nell'arte del volo. Foggia lo sa bene. Non solo ma mentre noi, almeno nel campo del Bombardamento pesante e in quello della Ricognizione strategica, fummo capaci di creare tipi d'apparecchio prettamente italiani, i piloti americani che si trovarono in Francia a combattere furono costretti a volare fino alla fine della guerra con aeroplani di disegno e costruzione francesi. Ciò premesso a nessuno è consentito di guardarci dall'alto in basso, sia in fatto di piloti sia di costruzioni aeronautiche.

Per non essere malignamente frainteso, qui mi corre l'obbligo di rendere ben chiaro che quanto dico si riferisce al periodo della prima guerra mondiale e a quello successivo delle grandi crociere Atlantiche. Per quel che concerne invece il periodo della seconda guerra mondiale, la storia della tecnica aeronautica è diversa e non torna a nostro vantaggio.

« Fino al 7 luglio 1937 — scrive ancora il nostro « grande

storico » fedele e imparziale, — ChiangKai-shek credeva di poter disporre di 500 aerei militari in perfetta efficienza, pronti ad entrare in azione su ordine. In realtà la Cina disponeva in tutto di 91 aerei pronti ad entrare, in azione. » Questa notizia ce la offre a testimonianza della situazione poco veritiera se non falsa, che noi avremmo rappresentato al Generalissimo.

Ecco qua. Come ebbi modo di dire prima, assistito dal Capitano ing. Benaduse e dal mio interprete Mr. Loo, in circa tre mesi di viaggio sul territorio cinese avevo potuto ispezionare gli aeroporti, i depositi e i magazzini dell'Aviazione cinese. Incarico particolarmente delicato affidatomi direttamente dal Generalissimo, e che aveva sollevato obiezioni e lagnanze da parte di buona parte degli altri ufficiali cinesi; i quali consideravano « troppo rischioso » far conoscere ad uno straniero ogni più riposto segreto della loro Aviazione.

Da quella coscienziosa ispezione era risultato che la Cina possedeva non 500 bensì 600 aerei bellici d'ogni tipo, ma soltanto sei squadriglie (circa una sessantina di aerei efficienti) avevano una organizzazione e una preparazione bellica discreta, mentre il personale (18.000 uomini circa) viveva e agiva nel più grande disordine.

Il rapporto, da me presentato a Madame al mio ritorno da quella ispezione, aveva provocato un tale terremoto nelle alte sfere dell'Aviazione cinese, per cui il giorno seguente Madame imbarcò sul suo apparecchio personale me e il suo grande confidente, Donald, facendoci compiere un volo di mille e più chilometri per sottoporlo al Generalissimo personalmente. Mai prima né dopo quel colloquio avevo visto il Generalissimo tanto irritato: non pensava di essere così a terra in fatto di aviazione.

Ho ripreso l'episodio solo per dimostrare quanta falsità vi sia nello scritto di cui sto parlando. Il Generalissimo non dovette attendere l'arrivo in Cina del Capitano (Colonnello in Cina) Chennault per conoscere la vera efficienza della sua Aviazione.

A proposito di apparecchi, il nostro « storico » scrive ancora che « quasi tutti gli aerei efficienti, una novantina erano Fiat, e che gli osservatori (avrebbe detto meglio: gli industriali) americani giudicarono troppo pericolosi, data la facilità con cui prendevano fuoco. » « Questi aerei « pericolosi » erano Fiat CR32 e ne avevano OTTO in tutto quando Chennault venne in Cina, cioè una sola squadriglia. Tali apparecchi « nefasti » erano dello stesso tipo di cui era dotata la nostra caccia in Italia. Gli altri 82 aerei per giungere ai 90 non potevano essere che... americani; non avendo l'Aviazione militare cinese in servizio che apparecchi di origine italiana e americana.

Se non incombesse su di me il compito di difendere tanto la Missione nel suo complesso quanto i brillanti suoi Membri,



non perderei tanto tempo a contestare per filo e per segno le menzogne di quel tizio. Il quale, continuando la sua sgangherata sinfonia, scrive ancora: « Chennault fece presente a Chiang-Kai-shek che i piloti cinesi istruiti dalle scuole italiane si stavano ammazzando in brutale crescendo... »

A questa stupidaggine contrappongo la proposta di promozione per meriti speciali da me inoltrata al Regio Ministero dell'Aeronautica a favore del Capitano Felice Torelli (pilota dal 1912) direttore di quella « famigerata scuola », condotta in collaborazione col ponderato, serio e abilissimo pilota Capitano Franco Martini.

*« Capo scuola di pilotaggio, malgrado i limitati mezzi disponibili e superando difficoltà d'ogni genere a causa delle particolari condizioni d'ambiente, in quattordici mesi d'effettivo funzionamento della scuola da lui diretta, venne ultimata l'istruzione al pilotaggio di ben 262 cadetti, impiegando in totale 18.000 ore di volo (12.000 voli) senza che si verificasse un solo incidente mortale o di grave entità. »*

Il solo funerale che noi vedemmo su campi diretti da Ufficiali italiani fu quello di uno sfortunato soldato cinese, investito a terra da un apparecchio in partenza, la cui elica gli fraccassava il cranio.

« Gli italiani — prosegue imperterrito "il grande storico" — davano il brevetto di pilota da caccia a uomini capaci di pilotare sì e no un aereo scuola. »

Qui malafede, presunzione, pregiudizi banali e stupidi, mancanza di ogni senso di responsabilità fanno una sola montagna di cattiveria. L'istruzione dei cacciatori cinesi era affidata a uno dei più spericolati ed eleganti acrobati appartenente a quella generazione di cacciatori italiani che, tra le due grandi guerre, sbalordì il mondo con le loro esibizioni acrobatiche, singole e collettive. Voglio dire il Capitano Andrea Zotti. E non pochi poi di quei piloti cinesi tanto male in arnese erano stati addirittura allievi, a Passignano, di uno dei nostri maggiori Assi della seconda guerra mondiale, uno dei pochi decorati di ben sei (dico sei) medaglie d'Argento al Valor Militare: l'allora Capitano istruttore Duilio Fanali, oggi degnissimo Capo di Stato Maggiore dell'Arma Aeronautica.

E per finire: « Grato a Chennault perché questi aveva descritto onestamente la situazione... Chiang-Kai-shek gli affidò l'incarico di Comandante Supremo dell'Aviazione cinese. »

Come dissi, quella situazione il Generalissimo la conosceva da più di un anno, dal giorno del mio « Rapporto Esplosivo »; quindi Chennault non aveva granché da aggiungere o da togliere.

Ma è evidente che queste scempiaggini avevano, nella mente



dello pseudo « storico », il solo scopo di demolire quanto era stato costruito in precedenza, così che all'America soltanto venisse accreditato il merito della riorganizzazione dell'Aviazione cinese.

Nelle mie parole non vi è ombra di critica per l'opera svolta dal colonnello Chennault. Ma va da sé che in tale drammatico momento la Cina non poteva esitare nella scelta tra un collaboratore ormai malfido a causa del suo orientamento politico contrario in fatto di politica estera e, comunque, di potenzialità bellica assai più modesta; e, invece, un alleato sicuro già posto su identica linea politica.

La Missione Italiana, anche in questa circostanza tanto difficile e sgradevole, ha tenuto fieramente testa ai suoi avversari d'ogni paese, mostrandosi all'altezza delle gloriose tradizioni dell'Arma cui appartiene.

E non poteva essere altrimenti, date le qualità degli elementi che la componevano. Qualità che consentiranno alla maggior parte dei suoi membri di raggiungere, nel corso della loro carriera, i gradi più elevati e le posizioni più ambite. (vedere tavole in appendice)

\* \* \*

Sicuro ormai che, per i suoi impegni quale membro dell'Asse, l'Italia lasciava la Cina per unirsi al suo nemico, diveniva imperativo per Chiang-Kai-shek trovare aiuti in un paese il cui orientamento politico fosse avverso al temuto Giappone. Russia e Stati Uniti d'America si presentavano come i candidati ideali. Ma in tempo di pace per questi ultimi vi saranno però delle difficoltà di vario genere da superare. E qui, ancora una volta, Madame rivelerà il suo fiuto politico, « agganciando » in anticipo le risorse americane alle fortune del suo Paese. E lo farà con la tipica sottigliezza cinese, iniziando quell'opera con l'« uncinco » Chennault, ingaggiato a titolo personale; aggirando in tal modo ogni ostacolo di ordine politico-diplomatico, nonché la naturale diffidenza dei prudenti uomini politici americani; sempre restii a impegnarsi con Paesi stranieri. Più tardi, poi, un « grazioso » presente di cento piloti e cento caccia Curtiss P.40 Tomahawk, più 200 specialisti avuti dall'America a mezzo di Chennault, confermeranno l'ottimo fiuto di Madame. Un presente che le modeste risorse dell'Italia non potevano consentire né a Chiang-Kai-shek, né a nessun altro.

Comunque, l'opera nostra e quella degli americani di Chen-

nault non si presta ad alcun confronto. Noi non eravamo una specie di « Legione Straniera » chiamata in Cina per combattere, bensì un certo numero di esperti nel campo aviatorio militare, riuniti in una Missione ufficiale. E in quelle mansioni abbiamo lealmente collaborato coi cinesi, facendo quel ch'era possibile fare in tempo di pace e coi mezzi posti a nostra disposizione. Chennault fu chiamato in vista delle ostilità imprudentemente scatenate dal Giappone contro la Cina. Venne in Cina per fare la guerra (e si dice che l'abbia fatta molto bene); noi, e la ufficiosa Missione Aeronautica Militare Americana giunta in Cina un paio di anni prima di noi, eravamo semplicemente degli istruttori e organizzatori iniziali della quasi inesistente Aviazione cinese. Allora, di guerra col Giappone non si parlava neppure.

Verso la fine del 1937 il nostro lavoro era in gran parte compiuto e la Missione già stava per rientrare in Italia quando, nella scia di Chennault, cominciarono a calare in Cina frotte di piloti d'ogni nazionalità, taluni dei quali provenienti dai « circhi aerei » americani. Piovvero piloti russi, regolari, ma anche mercenari inglesi, americani, francesi, ingaggiati a titolo personale per combattere al soldo della Cina, ma che in pratica già combattevano anche a beneficio dei rispettivi Paesi. I quali non molto tempo dopo sarebbero entrati in guerra contro lo stesso nemico. Essi andavano a costituire la « Squadriglia Internazionale », la « Squadriglia degli Zingari », e, più tardi la squadriglia delle « Tigri Volanti ». Composta, questa, da volontari americani, importati da Chennault con quel bel tomo del generale cinese P.T. Mao, vecchio nemico della Missione Aeronautica Italiana e, per fortuna della Cina finito male. Gran parte dei componenti le prime due squadriglie erano individui che si eran buttati allo sbaraglio, spinti da interessi personali, dalla gioia dell'avventura e del rischio, o magari dalla necessità di risolvere problemi personali, non altrimenti risolvibili.

E, ripeto, in un certo senso erano anche le avanguardie dei loro paesi, che non molto tempo dopo si sarebbero scontrati col Giappone.

Noi, sfortunatamente, eravamo ormai a tutti gli effetti dall'altra parte della barricata; dalla parte perdente. Tutti i grandi paesi occidentali che si professavano democratici erano disposti ad aiutare la Cina contro quel loro potenziale nemico. Formidabile nemico, per cui benché tramortito dalla sconfitta di Midway, non cederà definitivamente che dopo anni di lotta e soltanto sotto lo sfacelo dell'atomica di Iroshima.

*Lusinghieri riconoscimenti dei massimi esponenti cinesi*

Comunque, per chiudere definitivamente la bocca ai nostri tenaci detrattori, credo bastino i due documenti che qui di seguito riproduco.

I DOCUMENTO

TELEGRAMMA: *All'Onorevole Consigliere Capo Italiano e ai Consiglieri.*

*Signori,*

Apprezzo appieno l'assistenza che ci fornite nella nostra resistenza all'aggressione giapponese. A nome del nostro popolo desidero esprimerVi le mie sentite grazie per la vostra simpatia e per il vostro aiuto.

*Generale Chiang-Kai-shek*  
Presidente del Consiglio Militare

22 Settembre 1937

II DOCUMENTO:

*Lettera della Signora Chiang-Kai-shek*

TESTO:

*Caro Generale Scaroni,*

mi sto riprendendo rapidamente e spero vedervi fra pochi giorni. Durante questi ultimi giorni mentre ero in convalescenza ho passato in rivista nella mia mente una gran parte del mio lavoro e specialmente la lotta che dovetti sostenere per costruire la nostra Forza Aerea. Ricordo e apprezzo la vostra salda lealtà nei miei riguardi e il vostro coraggio nel combattere la inefficienza e la stupidità che abbiamo incontrato. La comparativa scioltezza con la quale la « Commission » funziona ora è largamente dovuta alla adozione del piano di organizzazione e amministrazione che voi avete preparato per me.

Qualunque cosa il futuro possa riservare alla Forza Aerea Cinese, son certa che noi abbiamo creato le fondamenta sopra cui costruire una sana forza aerea e che il nostro lavoro dei due anni passati non è stato compiuto in vano.

Sono piena di speranza sul futuro perché la Cina sta percorrendo la strada giusta.

Quando voi scriverete alla Signora Scaroni mandatele per favore i miei saluti.

Sinceramente vostra  
*May-ling Soong Chiang*  
(Madame Chiang-Kai-shek)

2 Novembre 1937



Questi lusinghieri riconoscimenti dei due massimi esponenti della Cina Nazionalista rimarranno validi per tutti, anche col passare degli anni. Resisteranno infatti oltre il secondo conflitto mondiale, sebbene Italia e Cina si fossero trovati schierati in campi decisamente opposti.

Dopo oltre cinque lustri dalla data in cui la Missione Italiana aveva lasciato la Cina, cioè nel 1966 Chiang-Kai-shek compirà gli ottant'anni di età. In tale circostanza verrà coniata a Formosa una grande medaglia d'oro ricordo, e il Generalissimo si compiacerà di offrirne un esemplare al suo ex pilota personale, l'allora Capitano Enrico Cigerza, e un altro al suo ex Consigliere Capo per l'Aviazione dei fortunosi tempi di Nanchang e di Nanchino, Madame, a sua volta, coglierà l'occasione per offrirvi una cartella di stupendi disegni a colori da lei stessa dipinti.

Entrambi questi preziosi ricordi sorpassano i miei meriti; ma me li conservo con somma cura anche a risarcimento delle amarezze procuratemi da ignobili detrattori, forse più ridicoli che offensivi.





## APPENDICE



會員委空航  
COMMISSION ON AERONAUTICAL AFFAIRS  
NATIONAL GOVERNMENT  
REPUBLIC OF CHINA

NANKING

FROM H.E. THE GENERALISSIMO TO THE FOREIGN ADVISERS

To the Honourable Italian Chief Adviser and Advisers -

Dear Sirs,

I fully appreciate your assistance to us in our resistance to Japanese aggression. On behalf of our people I wish to tender you my heartfelt thanks for your sympathy and unswerving support.

Gen. Chiang Kai-shek

Chairman of the Military Council

HEADQUARTERS OF THE GENERALISSIMO  
Nanking.

November 2, 1937.

My dear General,

Thank you for your kind letter. I am fast recovering and hope to see you within a few days.

During these last few days while I have been convalescing, I have been reviewing in my mind a great deal of my work and especially of the struggle I have had in trying to build up our Air Force. I am remembering with much appreciation your unfailing loyalty to me and your courage in fighting the inefficiency and stupidity we encountered. The comparative smoothness with which the Commission is now functioning is due largely to the adoption of the plan of organization and administration which you worked out for me.

Whatever the future may hold for our Chinese Air Force, I feel sure that we have laid a solid foundation upon which to build a sound Air Service and that the past two years' work has not been in vain.

I am full of hope for the future because China is on the right road.

When you write to Mrs. Scaroni, please send her my regards.

Sincerely yours,

*May Yueh Hong Chiang*

(Madame Chiang Kai-shek)



## MEMBRI DELLA MISSIONE MILITARE AERONAUTICA IN CINA (E RELATIVO CURRICULUM)

Cognome, nome e grado rivestito all'arrivo in Cina	Permanenza presso la missione		Mansioni disimpegnate presso la missione	Posizioni in seguito occupate, dopo il rientro in Italia e grado militare raggiunto
	Dal	Al		
Lordi Roberto Colonnello Pilota	settembre 1933	agosto 1935	Capo Missione e Consigliere-Capo del Generalissimo	Generale di Brigata Aerea, posto in congedo a sua domanda
Galante Nicolò Maggiore G.R.i.	settembre 1933	dicembre 1934	Progettazione dei manufatti aeroportuali fra cui la palazzina tipo per Comandi di Aeroporto	Tenente Generale del Genio Aeronautico
Napoli Vincenzo Maggiore Pilota	10- 1-1934	11- 8-1935	Comandante Aeroporto di Nanchang - Insegnante Arte Militare Aerea - Capo Scuola	Generale di Brigata Aerea
Martini Francesco Capitano Pilota	10- 1-1934	19-12-1937	Pilota istruttore di volo a Nanchang e Loyang	Colonnello Pilota (morto per malattia)
Cigerza Enrico Capitano Pilota	20- 3-1934	19-12-1937	Insegnante di Elettronica, Armi e Tiro - Naviga- zione notturna - Pilota personale del Generalissimo	Addetto Aeronautico presso l'Ambasciata Italiana di Washington. Capo della Delegazione Italiana per l'ELDO (Eu- ropean Launcher Development Organization) e l'ESRO (European Space Research Organization). Generale di Squadra Aerea.
Torelli Felice Capitano Pilota	8- 5-1934	19-12-1937	Capo istruttore di volo alle Scuole di Nanchang e di Loyang	Pioniere dell'Aeronautica e pilota dal 1912. Generale di Brigata Aerea (Morto per Malattia)
Leone Francesco Maggiore C.C.r.c.	13- 6-1934	2-10-1936	Consigliere presso la « Commission » per la parte amministrativa. Capo Segretario del Capo della Missione e del oCn- sigliere Capo.	Addetto allo Stato Maggiore dell'Aeronautica per il « Patto Atlantico ». Tenente Generale C.C.r.c. - Decorato di Medaglia di Bronzo al Valor Militare. Capo del 3° Reparto della Direzione Generale Pers. Militare
Palmentola Gino Capitano Pilota	13- 6-1934	15- 3-1936	Consigliere presso la Divisione Personale della « Commission ». Istruttore di volo alla Scuola di Nanchang	Addetto Aeronautico presso l'Ambasciata d'Italia a Bucarest. Generale di Brigata Aerea
Accardo Ferdinando Capitano Pilota	13- 6-1934	20- 3-1936	Istruttore Scuola Bombardamento di Nanchang.	Ha partecipato alla Crociera Aerea del Decennale. Decorato di Medaglia d'Oro al V.A. e di due Meda- glie d'Argento al V.M. Generale di Brigata Aerea (Deceduto)
Aramu Mario Capitano Pilota	13- 6-1934	20- 3-1936	Istruttore Scuola Bombardamento di Nanchang	Ha partecipato alla Crociera Aerea del Decennale. Decorato di Medaglia d'Oro al V.A. e di Medaglia d'Oro al V. M. Colonnello (morto in combattimento aereo).
Benadusi Renato Capitano G.A.r.i.	12- 8-1934	12- 3-1937	Progettista di costruzioni demaniali aeronautiche. Consigliere presso l'Officina Riparazioni Aeromobili di Nanchang	Colonnello (morto per malattia)
Cavalca Giorgio Capitano G.A.r.i.	12- 8-1934	12- 3-1937	Progettista di costruzioni demaniali aeronautiche Consigliere presso l'Officina Riparazioni Aeromobili di Nankino	Colonnello (morto per malattia)
Zotti Andrea Capitano Pilota	12- 8-1934	dicembre 1936	Istruttore piloti caccia Collaudatore aeroplani italiani.	Ten. Colonnello (morto per incidente di volo)

Scaroni Silvio Colonnello Pilota	4- 8-1935	19-12-1937	Capo della Missione. Capo Consigliere del Generalissimo.	Aiutante Campo effettivo di S. M. il Re. Capo Reparto Operazioni dello Stato Maggiore della Aeronautica. Comandante Divisione Speciale per l'Albania. Comandante Divisione da Caccia « Borea » a Torino. Comandante l'Aeronautica della Sicilia. Comandante in 2ª della 1ª Squadra Aerea di Milano. Generale di Squadra Aerea Medaglia d'Oro al V. M. (30 apparecchi abbattuti in combattimento)
Unia Carlo Capitano Pilota	9- 1-1936	19-12-1937	Capo istruttore Scuola di Osservazione Aerea di Nanchang.	Addetto Aeronautico presso l'Ambasciata d'Italia a Washington e Ottawa. Capo Ufficio Patto Atlantico dello Stato Maggiore Aeronautica. Direttore Generale dei Servizi. Comandante della 3ª Regione Aerea di Bari. Presidente Consiglio Superiore delle FF.AA. - Sezione Aeronautica. Presidente del Comitato Direttivo Accordi Militari Tripartito. Generale di Squadra Aerea
Stajano Federico Ten. Colonnello C.C.r.c.	4- 1-1937	12-12-1937	Consigliere, per la parte amministrativa, della « Commission »	Tenente Generale
Tolino Umberto Maggiore G.A.r.i.	aprile 1937	12-12-1937	Consigliere per i Servizi Tecnici della « Commission »	Tenente Generale Ispettore
Columba Domenico Capitano G.A.r.i.	10- 7-1937	19-12-1937	Consigliere per i servizi tecnici della « Commission »	Tenente Generale Ispettore
Colacicchi Raffaele Capitano Pilota	17- 8-1937	19-12-1937	Addetto alla Scuola Caccia	Colonnello

## SOTTUFFICIALI

Nava	10- 1-1934	19-12-1937	Motorista Scuola di Pilotaggio e della speciale Squadriglia a disposizione del Generalissimo	
Salussolia	8- 8-1935	19-12-1937		
Sala	10- 1-1934	19-12-1937	Armiere istruttore. Assegnato alla manutenzione degli apparecchi di tipo Italia	
Currà	10- 1-1934	19-12-1937	Montatore - istruttore. Assegnato alla manutenzione degli apparecchi tipo Italia	
Bisol	8- 8-1935	19-12-1937	Capo Servizio Radio Squadriglia speciale del Generalissimo	
Grasso	10-10-1934	10- 4-1936	Pilota addetto Scuola di Loyang	



# RELAZIONE SUL VIAGGIO



Roma 2 novembre 1935

Al Colonnello A.A.  
Gr. Uff. Silvio SCARONI  
Aiutante di Campo On. di S.M. il Re  
Nanchang (Kiangsi)

*Caro Colonnello,*

*ho ricevuto l'interessante e particolareggiato resoconto del Suo viaggio da Roma a Nanchang ed è stata mia premura di darne visione a S.M. il Re.*

*L'Augusto Sovrano ha letto con vivo compiacimento le notizie comunicate e mi ha dato incarico di ringraziarLa vivamente del pensiero avuto e di parteciparLe i migliori auguri per la Sua missione e per il delicato incarico a Lei affidato.*

*Grazie anche da parte mia dei cortesi saluti che ricambio cordialmente con una affettuosa, amichevole stretta di mano, e grazie anche per i saluti a mia moglie.*

*Roma, 2 novembre 1935-XIV*

*Asinari di Bernezzo*

Shanghai, 7 agosto 1935-XIII

AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA

Gabinetto di S.E. il Ministro

ROMA

Ho l'onore di trasmettere a V.E. l'unito rapporto relativo al viaggio aereo ROMA-SHANGHAI, compiuto con apparecchio « S.72 » I.ABMO.

Come la E.V. potrà rilevare dalla lettura di detto rapporto, le difficoltà principali che si sono dovute superare si riferiscono:

a) alla stagione in cui il viaggio è stato fatto, e che — come V.E sa — è la peggiore di tutto l'anno, perché è la piena stagione dei *Monsoni per quanto riguarda il tragitto INDIA-BIRMANIA-SIAM, e la stagione dei Tifoni per il tragitto INDOCINA francese e per il resto del percorso sino a Shanghai;*

b) le difficoltà relative ai campi d'aviazione, dovute alle particolari condizioni della superficie del terreno in questa stagione, e alle dimensioni stesse dei campi. Dimensioni e condizioni che vanno riferite alle necessità dell'S.72.

CONDIZIONI ATMOSFERICHE

Per quanto riguarda le condizioni atmosferiche, la zona dei Tifoni offre difficoltà maggiori che non la zona dei Monsoni. Infatti mentre nessun ritardo nel nostro viaggio è da attribuire alle condizioni atmosferiche nella prima zona, ben dodici giorni di ritardo si ebbero a causa dei Tifoni e loro conseguenze.

Nella zona che va da Hanoi a Shanghai, i Tifoni si susseguono ad intervallo di una settimana lasciando ciascuno dietro di sé tre o quattro giorni di perturbamenti atmosferici e piogge violentissime le quali rendono i campi inclusi nella zona (Hong Kong-Canton) assolutamente impraticabili per le inondazioni.

E' necessario attendere i due o tre giorni di bel tempo, che, secondo una espressione locale, il Tifone « spinge avanti a sé », perché il campo ritorni in condizioni da poter consentire la partenza.

Non si hanno perciò normalmente a disposizione che uno o due giorni fra un Tifone e l'altro, nei quali sia possibile compiere la tappa.

Vi è la possibilità che, come per il caso di Hong Kong, due giornate di buon tempo non siano sufficienti per asciugare il campo, ed allora è necessario attendere un'altra settimana sino a che il Tifone e sue conseguenze dirette abbiano compiuto il loro ciclo.

Per quanto riguarda le così dette tempeste di sabbia che si incontrano da Bagdad a Karachi, pur essendo noiose perché

costringono a volare alla cieca per lunghi tratti, non costituiscono per quanto si può dire in base alla nostra esperienza, un ostacolo della gravità dei Monsoni o dei Tifoni.

## CAMPI DI ATTERRAGGIO

Come sarà rilevato dalla lettura dell'unito rapporto, non tutti i campi hanno un hangar sufficiente a ricoverare un apparecchio delle dimensioni dell'S.72, e mentre ciò non costituisce un serio inconveniente per la zona che va da Roma a Karachi, in quanto è zona secca in questa stagione, costituisce invece un serio guaio per i campi che si trovano sul rimanente percorso, in quanto le piogge si susseguono a brevissimi intervalli durante la giornata e sono spesso di una straordinaria violenza come sono le piogge tropicali, ciò che può arrecare danni all'apparecchio e motori, ma soprattutto impongono dei lunghi ritardi nei lavori di approntamento dell'apparecchio stesso.

Poiché in pratica nessuno dei campi da noi usati possiede un hangar sufficiente a contenere più di un apparecchio S.72, le difficoltà sopra prospettate aumenterebbero naturalmente nel caso in cui il volo fosse compiuto a pattuglie durante questa stagione (1).

Le pattuglie complicherebbero anche, beninteso, le operazioni di rifornimento che per certi campi risultano piuttosto lunghe per la scarsità dei mezzi a disposizione e per le difficoltà intrinseche che si riscontrano nel riempimento dei serbatoi dell'S.72.

Date le dimensioni dei campi e soprattutto le condizioni della loro superficie durante la stagione delle piogge, non è possibile pensare di fare tappe lunghe quanto lo consentirebbe l'autonomia dell'apparecchio, poiché in più casi la partenza a pieno carico non è possibile o per lo meno sarebbe troppo rischiosa.

Le circostanze sfavorevoli delle condizioni e dimensioni dei campi sono state per noi aggravate dalla necessità di accorciare le tappe per non sottoporre i motori a sforzi prolungati.

Gli S.72 prossimi essendo più leggeri (800/1000 kg.) e con maggiore potenza (terza serie) risentiranno tali difficoltà in misura minore.

E' appunto per le considerazioni sopra esposte che lo scrivente ha ritenuto necessario inviare il telegramma del giorno 6 corr. in cui era detto: «sconsiglio far partire volo sei apparecchi S.72 in questa stagione».

Col. A.A.R.N. SILVIO SCARONI

---

(1) Nota: era stato previsto che il nostro S. 72 sarebbe stato seguito da una squadriglia di 6 apparecchi similari. Da ciò la dettagliata descrizione.

# GIORNALE DI ROTTA



# GIORNALE DI ROTTA APPARECCHIO I-ABMO Volo Roma - Nanchang

6 luglio 1935

ROMA-ATENE: Km. 1.100 - 5 h. 15 m. - Velocità sul percorso  
Km. 212.

## *Ora locale*

- 4.30 Si mettono in moto i motori.
- 5.36 Ci si porta in posizione di decollo.
- 5.40 Si decolla agevolmente dal campo di Montecelio.
- 6.57 Traverso aeroporto di Foggia.
- 7.38 Traverso Taranto.
- 7.49 Traverso campo di Grottaglie dirigiamo con Rm 117  
per Otranto-Corfù.
- 8.18 Si lascia la costa Italiana passando al Traverso di  
Otranto.
- 10.20 Si sorvola Porto Chermano lasciando sulla destra il  
canale di Corinto.
- 10.38 Si è in vista di Atene.
- 10.55 Si atterra ad Atene.

## DATI METEREologici

Stato del mare, nebulosità, vento, visibilità ecc.  
Le condizioni atmosferiche sono state favorevoli su tutta la rotta.  
La navigazione tra Corfù ed Atene è stata fatta ad una quota  
variante tra: 3.000 ed i 3.500 metri.

## DATI SUI MOTORI

Numero giri, temperature, pressioni ecc. ecc.

1.900	—	1.900	—	1.900
85/40		90/40		85/40

I motori e tutti gli strumenti di bordo hanno funzionato regolarmente.

## ANNOTAZIONI

*Ad Atene si sono avute molte difficoltà per il disbrigo delle pratiche doganali ed aeroportuali.*

*Le operazioni di rifornimento sono durate 3 h.*

*Il rappresentante dell'« ALA LITTORIA » ci è stato utile per il disbrigo delle pratiche doganali ed aeroportuali.*

*Alloggio: Hotel Gran Bretagne. Ottimo.*

7 luglio 1935

ATENE-BAGDAD: Km. 2.000 - 8 h. 55 m. - Media sul percorso  
Km. 224.

*Ora locale*

- 6.10 Si mettono in moto i motori.
- 6.13 Ci si porta in posizione di decollo.
- 6.15 Si decolla agevolmente.
- 6.20 Si mette in rotta per 115 diretti su Faro di Rodi.
- 7.00 Si sorvola I. Tinos.
- 7.18 Traverso I. Denusa.
- 7.39 Si passa al traverso di Leros.
- 7.50 Si sorvola I. Co.
- 8.00 Si sorvola I. Simi.
- 8.17 Si passa al traverso del semaforo di Rodi.
- 8.50 Si sorvola Imamlu accostando per Rb 90.
- 9.26 Si sorvola Selefke in rotta perfetta.
- 11.17 Si sorvola il Capo Uschaghs.
- 11.40 Si sorvola Aleppo dirigendo per Bagdad.
- 14.20 Si sorvola Ramadi (Rm 94).

DATI METEOROLOGICI

Stato del mare, nebulosità, vento, visibilità ecc.

Le condizioni atmosferiche sono state, buone sino al golfo di Alessandretta. Di qui sino a Bagdad, foschia che si elevava sino a verso 1.400 metri.

Temperatura Bagdad: 42.

Nell'interno dell'apparecchio 42, fuori 43.

DATI SUI MOTORI

Numero giri, temperature, pressioni ecc. ecc.

1.900	—	1.900	—	1.900
100/50		100/50		100/50

ANNOTAZIONI

*Le Autorità doganali ed aeroportuali sono state più sollecite di quelle di Atene. Non avendo preavvisato la Shell del nostro arrivo ed essendo giorno festivo si è perso molto tempo per i rifornimenti che sono stati ultimati alle ore 23.*

*Hotel - Sul campo.*

*Durante la sosta a Bagdad il rappresentante della KLM ci è stato di grandissima utilità poiché si è incaricato di risolvere tutte le difficoltà inerenti alle operazioni aeroportuali e doganali, compreso la soluzione della difficoltà non indifferente dovuta al fatto che 5 dei 6 passaporti dell'equipaggio non avevano il visto per l'Iraq.*

8 luglio 1935

BAGDAD-JASH: Il Sig. Sayed Mohamed Saleh agente della R.L.M a Jask fu gentilissimo. Km. 1.975 - 9 h. 33m. - Velocità media Km. 208.

*Ora locale*

- |       |  |
|-------|--|
| 5.00  | Si mettono in moto i motori.   |
| 5.05  | Si decolla senza difficoltà e si dirige su Bassoara con Rm 132.  |
| 7.10  | Si sorvola Bassoara dirigendo per Buschir. A causa della sabbia sollevata dal vento (shamal) si naviga alla cieca a quota 4.800.   |
| 9.25  | Si sorvola Buschir e si dirige per Rm 114 diretti a Jash.  |
| 11.10 | Il motore di destra dà il primo segno di funzionamento irregolare. Si accosta per Rm 150 in modo da portarsi sulla costa.  |
| 12.25 | Si sorvola Lingh senza riuscire a distinguere il campo di atterraggio. Vi è sempre forte foschia di sabbia. Si continua a seguire la rotta diretti a Bander-Abbas.   |
| 13.10 | Si sorvola il Campo di fortuna di Bander-Abbas che appare dall'alto subito troppo piccolo per il nostro apparecchio. Il Comandante decide di proseguire per Jash.  |
| 13.17 | Si sorvola l'isola Hormuz. Dirigendo sulla costa orientale della Persia. La stazione Inglese R.D.G. di Sharja ci rileva 3 volte ad intervalli di 10 m. consentendoci di controllare la nostra posizione e la nostra velocità che risulta di Km. 209 ora. |
| 13.48 | Si raggiunge la costa a Guaringaluc.   |
| 14.22 | Si traversa Ras al Kuh accostando per Rm 100 con prua su Jash.   |
| 14.38 | Si atterra, entrando dal mare, nell'ottimo campo di Jash.  |

DATI METEOROLOGICI

Stato del mare, nebulosità, vento, visibilità, ecc.

I bollettini meteorologici di Bagdad danno tempo buono e vento favorevole sulla nostra rotta. Tali condizioni si verificano soltanto in parte e per il tratto di navigazione sino a Bassoara. La visibilità mediocre su tale rotta, diventa nulla man mano che ci si avvicina alle foci del Tigri. Lo shamal alza la sabbia sino a grande altezza. Si naviga alla quota di 4.800 metri. Vento da S.E. che si stima di circa 40 Km./ora. Su Buschir si distingue il profilo della costa soltanto guardando sulla verticale. La visibilità rimane pessima per tutta la rotta e si naviga sempre alla cieca sino a Jash.

## DATI SUI MOTORI

Numero giri, temperature, pressioni ecc. ecc.

1.900 — 1.900 — 1.900

La temperatura dell'olio raggiunge per il motore centrale i 110 e per quelli laterali i 105 in salita. In navigazione la temperatura di tutti e 3 i motori non supera i 98.

Alle 11 h. 10 m. il motore di destra diminuisce di giri e dà qualche scoppio al carburatore. Da tale momento sino a Jash funziona irregolarmente. Appena a terra si constata che la sede della valvola del cilindro No. 9 si è svitata mettendosi di traverso ed impedendo alla valvola di funzionare. Si rende necessaria la sostituzione del cilindro, sostituzione che viene telegraficamente richiesta a Roma ed a Karachi.

## ANNOTAZIONI

*Nel momento in cui il motore di destra ha incominciato a funzionare irregolarmente la nostra posizione stimata era =27.40' =53.30' sulla catena montana della Persia.*

*Si accosta per Rm 150 raggiungendo la costa dopo circa 20 minuti. Si dirige per Langeh mantendosi sulla costa. E' da tener presente che le indicazioni dei campi si vedono molto male specie da quota alta (2.000, 3.000). Molti campi non sono limitati da nessun segnale. A Langeh contrariamente alle informazioni contenute nella guida Shell, non esiste stazione R.T. e neppure telefono. I piloti della K L M ed Air France ci dicono che atterrando in quel campo ed in quello di Bandar-Abbas si corre il rischio di rimanere per qualche settimana senza contatti. Anche pessime sono le informazioni sulle risorse locali. Anche a Bander-Abbas manca la stazione R.T.*

**SOSTA A JASK 9-10-11 e 12 luglio 1935.**

Un atterraggio su tali campi deve essere insomma effettuato solo in caso di estrema necessità. Jask dista da Bander-Abbas 230 km. ed il Comandante in considerazione del fatto che gli altri 2 motori funzionano regolarmente ha deciso di raggiungere tale campo sul quale fanno regolarmente scalo gli apparecchi della K L M e della Air France.



Il campo di Jask ha dimensioni molto superiori a quelle indicate dalla guida Shell. Su una delle cassette esiste una manica a vento. Il lato parallelo alla spiaggia è tracciato da due pilastri bianchi alti circa 1 metro. La direzione di atterraggio è generalmente contro le cassette del campo, provenienti dal mare.

A Jask non esiste stazione R.T. Esiste invece il telegrafo.

Il campo di Jask si distingue molto bene anche da quota elevata per il caratteristico profilo della piccola penisola dove è situato. Il fondo del campo è ottimo.

I rifornimenti di benzina ed olio sono sul posto predisposti dalla Shell. Il deposito benzina è sotterraneo, con piazzola in cemento. Esistono manichette con una pompa a mano.

La guardia all'apparecchio è fatta da soldati Iraniani. Vi sono anelli di ormeggio per apparecchi. Il villaggio dista circa due km. dal campo e conta circa 1.000 abitanti. Vi sono a Jask 2 Europei: il direttore del telegrafo ed un Olandese che dirige per conto della K L M un bungalow con alloggi per una decina di persone e mensa.

A Jask si beve acqua piovana conservata in 3 serbatoi appartenenti alla Compagnia del Cavo. E' qui ritenuto necessario disinfettare verdura e frutta che eventualmente si può ottenere sia dai vapori che dagli apparecchi che fanno scalo a Jask.

Il conduttore del bungalow lava la frutta e la verdura in una soluzione di permanganato lavandola poi ancora con acqua bollita e filtrata.

Alle ore 16 del 10 luglio arriva l'apparecchio della Air France e porta un cilindro consegnatogli dal Comandante dell'aviazione Inglese di Karachi. Però siccome tale cilindro appartiene ai motori della terza serie non può essere da noi utilizzato. Si rimane perciò in attesa del cilindro che il Ministero ha con telegramma assicurato di avere spedito da Roma.

Il Comandante dell'apparecchio Francese Signor Fulachier è gentile con noi e ci dà molte informazioni sulle condizioni dei campi e le probabili condizioni atmosferiche che si possono incontrare fra Karachi e Bangkok durante il mese di luglio. Egli ritiene per buoni i campi di: Karachi, Jodpoor, Calcutta, Bangkok. (Esclude che si possano usare in questa stagione i campi di Allaabad, Chissagong, Akyab, Bancin)

Alle ore 10.30 del giorno 12 arriva con l'apparecchio della K L M il cilindro spedito da Roma. Solo alle 14.30 è stato possibile ottenere dalla dogana che ci fosse consegnato. Si iniziano subito le operazioni di montaggio. Alle ore 17 il motore è stato portato a terra.

13 luglio 1935

JASK-KARACHI Km. 1.100 5 h. 20 m. Velocità media Km. 200.

*Ora locale*

Dalle ore 4.30 alle 7 si lavora sul motore di destra per verificare la mancata accensione di una candela.

7.00 Ci si porta in posizione di decollo

7.05 Si decolla agevolmente dal campo di Jask e si dirige per Rm 93.

7.27 Traverso di Fagin

8.35 Si sorvola Chahabar Bay

9.25 Si sorvola Gwadar West Bay

9.37 Si sorvola il campo di Gwadar alla quota di 3.500

12.25 Si atterra a Karachi.

Condizioni atmosferiche discrete. Foschia molto alta per la sabbia sollevata dal vento.

#### DATI SUI MOTORI

1.900	—	1.900	—	1.900
95/50		95/50		95/50

#### ANNOTAZIONI

*Il campo di Karachi è di dimensioni medie. Terreno sabbioso duro e piano. Data la direzione del vento durante la manovra di decollo, abbiamo dovuto partire in direzione degli hangars.*

*Essendo Karachi primo aeroporto doganale dell'India, è indispensabile atterrarvi per tutte le operazioni doganali ed aeroportuali.*

*L'apparecchio era carico soltanto di 2.000 kg. di benzina poiché secondo le informazioni avute siamo stati costretti a scegliere Jodpoor come prossimo campo di atterraggio, essendo questo campo considerato il migliore dell'India in questa stagione di pioggia. Ci è stato sconsigliato il campo di Hallahabad perché troppo soffice dopo forti piogge.*

13 luglio 1935

KARACHI-JODHPUR Km. 640 3 h. 15 m. Velocità media Km. 200

*Ora locale*

15.00 Si mettono in moto i motori

15.05 Si decolla dirigendo per Rm 65

15.45 Si sorvola Hyderabad accostando per Rm 76

Si segue la ferrovia Hyderabad Jodhpur navigando a quota 2.000

- 16.00 Si sorvola Mirpun Khas. S'incontrano formazioni temporalesche che ci costringono a scendere sino a 500 metri.
- 16.50 Si traversa Gadra
- 17.20 Si passa al Traverso di Uterlai
- 18.20 Si atterra a Jodhpur.

I rilevamenti Rm eseguiti durante questa navigazione sono stati tutti esatti. Anche ottimi sono stati i rilevamenti datici, su nostra richiesta, dalla stazione R.T. di Jodhpur che trovasi sul campo di atterraggio.

Vento da N.W. cielo coperto, nubi basse. Formazioni temporalesche con forti piovvaschi lungo la rotta.

#### DATI SUI MOTORI

1.850	—	1.850	—	1.850
98/50		98/50		98/50

Navigando a bassa quota sotto la pioggia, la temperatura dell'olio di tutti e 3 i motori si è mantenuta sui 90.

#### ANNOTAZIONI

*Sulla rotta Karachi Hyderabad le condizioni atmosferiche sono presso a poco come quelle della Persia, cioè cielo senza nuvole con scarsa visibilità per effetto del vento del deserto.*

*Da Hyderabad a Jodhpur: cielo nuvoloso, 2/10 coperto con nubi alte per la prima ora di volo. Il tempo si faceva sempre più nuvoloso e temporalesco durante la seconda ora di volo sino a costringerci a scendere a circa 500 metri da terra. L'ultima ora di volo è stata compiuta a tale quota passando tra un temporale e l'altro. Un ottimo punto di riferimento sul terreno è la ferrovia che va da Hyderabad a Jodhpur e che abbiamo potuto osservare durante tutta la rotta. Altro punto di riferimento molto visibile, a circa 30 minuti da Jodhpur è il fiume Luni al momento ove si avvicina alla ferrovia da Sud verso Nord e che gira con angolo di 90 verso Est, parallelamente alla ferrovia che va a Jodhpur.*

*Se le condizioni dei motori lo consentono (riscaldamento) è consigliabile in condizioni temporalesche navigare a bassa quota seguendo la ferrovia sino a Jodhpur poiché essendo la sola esistente in uno spazio di qualche centinaio di km., non è possibile confonderla con altra.*

15 luglio 1935

JODHPUR-CALCUTTA Km. 1.700 9 h. 05 m. Velocità media Km.  
190

*Ora locale*

- 5.50 Si mettono in moto i motori  
5.55 Ci si porta in fondo alla pista per il decollo. Durante il giro però una ruota esce dalla pista e sono necessarie 50 persone ed una buona ora di lavoro per rimettere l'apparecchio sulla pista.  
7.15 Si decolla con qualche difficoltà dato il carico completo e le condizioni del terreno  
7.20 Si mette in rotta per 94  
7.30 Si fa un giro di 360 per prendere quota e passare, sopra le nuvole.  
7.35 Si rimette in rotta.  
8.45 Si passa al Traverso di Tonk lievemente scostati a sinistra.  
9.02 Si sorvola il nodo ferroviario di Sawai Madhopur in rotta perfetta.  
9.42 Si sorvola su Mohanà la linea ferroviaria.  
11.45 Si sorvola Allahabad e si accosta per Rm 103.  
11.50 Un forte temporale ci costringe ad eseguire delle deviazioni di rotta prima verso Sud per 10 minuti e poi verso Nord e Nord Est per 15 minuti. Tali deviazioni ci portano in vista della città di Benares che si scorge solo parzialmente perché occultata da nubi nere temporalesche che giungono fino al suolo. Da Benares si riprende la rotta che porta sul ponte ferroviario e attraversa il fiume Kadhwan. E' questo un ottimo punto di riferimento per controllo della rotta, essendo il solo ponte di quella zona.  
13.30 Si attraversa il ponte sul Kadhwan e di qui si dirige con Rm 118 su Calcutta.  
14.00 Si controlla la posizione con rilevamenti R.d.g. di Gaya al Traverso e di Calcutta di prua.  
16.20 Si atterra a Calcutta.
- Vento da W.S.W.

DATI SUI MOTORI

1.900	—	1.900	—	1.900
T 98		98		98



*Dato il carico dell'apparecchio, era per noi necessario sfruttare, per la partenza, la lunghezza massima del campo, che è di circa 900 metri. Tale percorso è stato compiuto rullando sulla pista che è sufficientemente dura. Però nel compiere l'operazione di girare l'apparecchio in direzione della partenza, data la larghezza del carrello di atterraggio, una delle ruote uscì dalla pista e fu necessario manovrare l'apparecchio con una cinquantina di uomini ed una automobile per riportare entrambe le ruote sulla pista. Tale manovra richiese 1 h. 10 m. di lavoro.*

*La rotta magnetica 118 che dal ponte sul Kadwan porta a Calcutta segue l'andamento generale della grande Trunck Road, altro ottimo riferimento perché chiaramente visibile dall'alto essendo l'unica strada di grande importanza che abbia quella direzione. Tale strada è sempre chiaramente visibile perché fiancheggiata da alberi per tutto il suo percorso.*

*Stazione R.T. e R.d.g. Le stazioni di Allahabad, Gaya e Calcutta hanno sempre risposto alle nostre chiamate, consentendoci di rilevarle in qualsiasi momento. Su nostra richiesta ci hanno anche dato rilevamenti e notizie meteorologiche sulla nostra rotta. Il servizio R.T. in India viene automaticamente predisposto dai Comandanti Aeroportuali non appena sia dato avviso della partenza. Da tale momento sino all'arrivo nell'aeroporto indicato come meta della tappa, le stazioni R.T. seguono costantemente l'apparecchio, e non appena atterrati l'aeroporto di arrivo segnala a quello di partenza l'avvenuto atterraggio.*

*Si consiglia di evitare per quanto è possibile di entrare nei temporali perché in essi si possono avere dei fortissimi remours che possono anche assumere importanza di una certa gravità. Uno di questi remours ha dato al nostro apparecchio una tale scossa che ha provocato la rottura di alcune cinghie e fasce che tenevano legato sull'apparecchio valigie e parti di ricambio.*

*Per quanto ci consta da informazioni avute dai piloti delle linee aeree e per la nostra personale esperienza, qualora non si possono superare in quota i temporali è consigliabile aggirarli o addirittura abbassarsi a poche centinaia di metri dal terreno.*

*I piloti delle linee aeree ci hanno detto che in alcuni casi, quando la zona temporalesca ha dimensioni molto vaste, è consigliabile tornare indietro.*

17 luglio 1935

CALCUTTA-RANGOON: Km. 1.200 - 6 h. 25 m. - Velocità media  
Km. 185.

Ora locale

- 6.30 Si mettono in moto i motori.
- 6.35 Si decolla.
- 6.48 Si mettono in rotta per 118.
- 7.06 Si accosta per Rm 95 dirigendo per Cittagong.
- 8.52 Si sorvola Cittagong accostando per Rm 156 diretti su Akiab.
- 9.08 Traverso campo di fortuna di Alethangyaw.
- 9.12 Rileviamo Akiab per 0.
- 10.00 Si sorvola il campo di Akiab ben visibile. Il campo ha una sola pista sul lato Est Ovest.
- 10.05 Si dirige su Rangoon con rotta diritta Akiab Rangoon. Le condizioni atmosferiche peggiorano sensibilmente. Si naviga alla cieca a quota 4.000. Si attraversano continuamente zone temporalesche.
- 13.00 Si atterra a Rangoon.

Vento da Est e da Est Sud Est.

#### DATI SUI MOTORI

1.900 — 1.900 — 1.900

La temperatura di tutti e 3 i motori (olio) non supera i 95 abbassandosi sotto gli acquazzoni.

#### ANNOTAZIONI

*Il campo di Calcutta (Dum-Dum) non è di grandi dimensioni, specialmente in rapporto alle necessità di un apparecchio del S.72 e presenta anche l'inconveniente di essere circondato da alberi di alto fusto (circa 20 metri). Il fondo è però ottimo, costituito da erba rasata del tipo di un campo di golf. Per la prima circostanza non era prudente partire con pieno carico di benzina, cosicché ci si è limitati a rifornire l'apparecchio per la quantità di carburante sufficiente a compiere la tappa Calcutta-Rangoon.*

*Era stato progettato di seguire (come suggerito da esperti piloti Francesi) la rotta normale delle linee aeree, cioè Calcutta-Cittagong-Akiab-Sandowai, e da tale punto con rotta 168 raggiungere il paese di Sattiwa sulla costa e da qui con rotta 118 filare diritti su Rangoon mantenendosi alla massima quota durante il passaggio della catena montagnosa e scendendo poi subito dopo a bassissima quota per raggiungere Rangoon.*

*Il passaggio della catena montana avrebbe dovuto essere controllato, in caso probabile che le montagne stesse fossero coperte, da rilevamenti R.d.g. della stazione di Bassein. Senonché giunti all'altezza dell'isola Ramree la rotta avanti a noi era ostacolata da densissime nubi temporalesche che superavano i 5.000 metri di quota. Si fu perciò costretti a deviare per un primo tempo la nostra rotta di 20 a sinistra e dopo 10 minuti di altri 30 a sinistra, navigando così per una quarantina di minuti per Rv 90, ciò che ci ha portato sulla vallata del fiume Irrawaddi che potemmo riconoscere attraverso gli squarci di nuvole.*

*Durante questo periodo di navigazione si poté ottenere dalle stazioni di Sandowai due rilevamenti che risultarono inesatti (333 e 345 mentre avrebbero dovuto essere di circa 40). Tale stazione fu subito dopo rilevata da noi per 41 veri e tale rilevamento risultò esatto. Le deviazioni di rotta ci avevano portato all'altezza di Thayetungo: da qui dirigemmo con Rv 165 su Rangoon e si poté osservare l'andamento generale del fiume e quindi quello della ferrovia per circa 30 m. di volo. Quindi le nuvole ci costrinsero ad abbassarsi per non perdere di vista questi importanti riferimenti sul terreno.*

*L'ultima ora di volo fu compiuta a quota variante fra i 500 ed 300 metri mantenendoci costantemente sulla linea ferroviaria e passando attraverso ad una serie di uragani tropicali che si susseguivano ad intervalli di minuti. La pioggia violentissima impediva per certi tratti di vedere anche solo l'estremità delle ali dell'apparecchio. Si poté controllare la posizione soltanto una volta giunti al nodo ferroviario di Lepadon. Da cui, navigando per radiofaro ci si diresse sul campo che fu raggiunto dopo circa 25 minuti di volo.*

*Sul percorso da Thayetuyo sino a Rangoon per le colline prima e per le risaie dopo non esiste possibilità di atterraggio di fortuna. Durante la navigazione ci si accorse che il motore centrale dava vibrazioni ed emanava fumo bianco. Per tali ragioni l'intero tragitto fu compiuto col motore centrale ridotto di circa 200 giri rispetto agli altri, ciò che naturalmente rese più difficile e più lento la salita ed a causa anche del vento contrario, un abbassamento della media oraria sull'intero percorso.*

*Appena giunti a Rangoon fu constatato che il cilindro n. 9 del motore centrale questa volta, non aveva compressioni. Smontato si rilevò che le fasce elastiche del pistone si erano spezzate ed il pistone bruciato in più parti. Ciò rese necessaria la sostituzione del pistone, furono smontati per prudenza anche i cilindri 1 e 2 che sono col 9 quelli che generalmente si riscaldano di più. Il n. 1 era in perfette condizioni mentre il pistone del cil. n. 2 aveva una fascia elastica rotta. Tale fatto ci costrinse ad un giorno di sosta a Rangoon.*

19 luglio 1935

RANGOON-BANGKOK: Km. 750 - 3 h. 40 m. - Velocità media Km. 205.

Ora T.M.G.

- 23.40 Si mettono in moto i motori.
- 23.45 Si decolla dirigendo per Rb 310 allo scopo di passare sopra le nubi attraverso degli squarci che si scorgono verso quella direzione — dopo 10 m. si accosta per Nord e dopo altri 5 m. si accosta per Rb 340.
- 0.08 Si accosta per Rb 60 sempre facendo quota tra le nubi per tentare di passarci sopra.
- 0.28 Si mette in rotta per 132 navigando alla cieca tra nubi scure e forti piovvaschi alla quota di 5.000 metri.
- 2.40 Si scorge tra le nubi che vanno diradandosi il fiume Menam e si diminuisce di quota.
- 3.25 Si atterra sul campo di Bangkok.

Monzone da S.W.

#### DATI SUI MOTORI

1.800 — 1.800 — 1.800

La temperatura dell'olio non supera i 95 e sotto i piovvaschi scende a 80.

#### ANNOTAZIONI

*La tappa Rangoon-Bangkok, considerata in questa stagione fra le più difficili dal punto di vista delle condizioni atmosferiche a causa dei monsoni, è stata compiuta in 3 h. 40 m.*

*L'esperienza nostra conferma che non vi è nulla di esagerato in quanto si dice alle difficoltà da superare nelle zone battute dai Monsoni. Partiti con cielo completamente coperto, fu necessario superare vari strati di nuvole temporalesche e superare i 4.000 metri prima di vedere uno squarcio di cielo sereno. Si fu costretti a navigare per ben 25 minuti in senso completamente opposto alla nostra rotta, deviare poi di 90 a dritta per altri 23 minuti e quindi fu deciso di mettersi lo stesso in rotta su Bangkok per non rischiare di consumare l'autonomia della benzina alla ricerca di un passaggio tra i vari banchi di nuvole.*

*Si sperava di poter osservare attraverso gli squarci il campo di Mulmein allo scopo di avere un controllo per la nostra rotta ma non fu possibile. Si poté solo vedere tra uno squarcio e*



*l'altro un tratto del fiume « Gyaing ». La traversata della catena montanosa fu anch'essa compiuta nella maggior parte navigando alla cieca tra le nuvole e forti piovoschi ad una quota di 5.000 metri e soltanto quando si fu giunti sulla pianura fu possibile osservare bene il terreno attraverso larghi squarci di nuvole, le quali andavano sempre più diradandosi. Bangkok fu raggiunta con tempo discreto e buona visibilità. Il campo fu facilmente individuato.*

*Servizio radio: Per quanto riguarda l'aiuto delle stazioni R.T. e R.d.g. si poté ottenere dalla stazione R.d.g. di Rangoon tre rilevamenti che coincidevano coi risultati della navigazione stimata. Al traverso delle montagne si perdè il contatto con la stazione di Rangoon e si poté subito ottenerlo con quella di Bangkok. Il di Rangoon e si poté subito ottenerlo con quella di Bangkok. I rilevamenti ottenuti da questa ultima stazione e quelli che furono fatti da bordo, risultarono perfetti. Anche la stazione R.d.g. di « Pitsanonlok » ci dette, su nostra richiesta, un ottimo rilevamento.*

*Campo di Rangoon: Le dimensioni rispondono effettivamente a quelle indicate alla cartina Shell. Il terreno è a fondo erboso e leggermente in declivio ciò che lo conserva in buone condizioni di partenza anche dopo fortissime piogge come avvenne appunto nel pomeriggio e nella notte precedente alla nostra partenza. La direzione prevalente per l'atterraggio dato la costanza dei venti da S.W. è quella da N.E. cioè puntando leggermente a sinistra delle antenne della stazione Radio. In tale direzione è possibile anche sfruttare la lunghezza massima del campo il quale non ha ostacoli importanti nelle immediate adiacenze.*

### 23 luglio 1935

BANGKOK-HANOI: Km. 1.100 - 5 h. 40 m. - Velocità media Km. 200.

*Ora T.M.C.*

- |       |   |
|-------|---|
| 23.45 | Si mettono in moto i motori.  |
| 23.50 | Si decolla.   |
| 23.55 | Si mette in rotta per 50.   |
| 0.48  | Si passa al Traverso del Campo di Korat spostati sulla dritta della rotta di circa 20 km. Si rettifico la rotta navigando per 45. |
| 2.33  | Si sorvola il campo di Thkhek e si accosta per Rm 32, quota 2.500.  |
| 4.03  | Si sorvola l'aeroporto di Vinh. Si accosta per Rm 3.  |
| 5.30  | Si atterra ad Hanoi.  |

*Vento da N.N.W.*

## DATI SUI MOTORI

1.700 — 1.700 — 1.700

La temperatura dell'olio non ha mai superato i 90.

## ANNOTAZIONI

*Campo: Le dimensioni del campo di Bangkok corrispondono a quelle indicate dalla cartina Shell. Tuttavia, utilizzabili durante questa stagione delle piogge, non vi sono che le due piste che si congiungono con un angolo di 45°. Entrambe della lunghezza di 600 metri e larghe 60 metri. Sufficienti perciò sia per la partenza che per l'atterraggio di un apparecchio pesante come l'S.72.*

*Percorso: Il decollo è avvenuto normalmente anche perché l'apparecchio non aveva a bordo che 3.100 litri di benzina soltanto, quantità che consentiva un buon margine di sicurezza per la tappa da compiere. Benché il rappresentante delle linee aeree avesse suggerito la rotta Bangkok-Vientiane, Vinh, Hanoi, fu seguita la rotta diretta Bangkok-Thakhek-Vinh-Hanoi sia perché il percorso su quella rotta è più breve, sia perché offre un numero maggiore di campi di fortuna. Il percorso Bangkok-Thakhek e quello Vinh-Hanoi fu compiuto in condizioni atmosferiche abbastanza buone. Nubi, cumuli e nubi, ma abbastanza distanti gli uni dagli altri da consentire l'osservazione del terreno. Si poté infatti riconoscere il campo di Korat e quello di Thakhek. La catena Annamita invece era interamente coperta dalle nubi e la traversata fu compiuta al di sopra di esse alla quota di 3.000 metri. Di aiuto ci fu la stazione R.T. di Vientiane che ci fornì 2 rilevamenti esatti. Non si poté invece ottenere il contatto con la stazione di Vinh durante la traversata della catena montana nel momento cioè in cui sarebbe stato più utile controllare la nostra rotta. Sembra, anche per l'esperienza fatta dai piloti francesi, che la zona fra thakhek e Vinh sia una « zona di silenzio » tanto che il direttore generale delle comunicazioni per l'Indocina ci ha detto che sta studiando la sistemazione di una stazione R.T. a metà strada tra quei due punti. La comunicazione con Vinh fu ottenuta soltanto una mezz'ora di volo prima di arrivare su detta località. Un'ora prima di arrivare ad Hanoi, la stazione R.T. di quel campo ci comunicò la zona del campo più adatto per l'atterraggio che avvenne alle ore 5 e 30 in condizioni normali. Punti di riferimento utili per il controllo della rotta durante l'intero tragitto, sono stati la città di Korat e la ferrovia nelle sue adiacenze. A proposito della ferrovia è bene tener presente che giunti su Korat si vedranno 2 tronchi ferroviari invece dell'uno indicato sulla carta. Ciò è dovuto al fatto che il tronco*

*Nord-Sud è di recentissima costruzione. Il lago di M. Sakon Lakon che si vedrà sulla sinistra della rotta, la traversata del fiume Mekong, il paese ed il campo abbandonato di Thakhek e per quanto riguarda Vinh il piccolo gruppo di colline nelle sue adiacenze e l'isolotto che si trova qualche miglio al largo di fronte all'imboccatura della foce del fiume, rappresentano tutti ottimi punti di riferimento facilmente riconoscibili dall'alto.*

*Da Vinh ad Hanoi vi è il controllo della costa, della ferrovia e della strada che corrono da Nord a Sud e ad una 50 di km. prima del campo di Hanoi la striscia del fiume Rosso. A metà strada circa tra il mare ed Hanoi vi è il paesetto di Py nelle adiacenze del quale esistono alcune colline che risaltano nettamente dalle circostanti risaie.*

*Nessuna possibilità di atterraggio esiste all'infuori dei campi di fortuna indicati nella carta poiché la dove non vi sono montagne, non esistono che risaie.*

*Le carte della rotta ci sono sembrate sufficientemente esatte.*

**28 luglio 1935**

**HANOI-HONGKONG:** Km. 950 - 5 h. 10 m. - Velocità media Km. 185.

Vento da N.N.E. forza stimata 25 km.

#### DATI SUI MOTORI

1.700 — 1.700 — 1.700

La temperatura dell'olio si aggira sugli 85.

*Ora T.M.G.*

- 1.25 Si mettono in moto i motori.
- 1.30 Ci si porta in posizione di decollo.
- 1.35 Si decolla mettendo in rotta per 96.
- 2.03 Si passa al traverso di Haiphong navigando a quota 500 tra due strati di nubi.
- 2.16 Al traverso di Hong bay si accosta per Rm 74.
- 3.32 Si sorvola la punta Kwantan accostando per Rm 82 diretti su Hong-Kong.
- 3.35 Si sorvola la Baia di Shek Tan po
- 4.17 Si rileva Fort Baiard per 335 vero — le condizioni del tempo peggiorano sensibilmente. I due strati di nubi tra i quali navighiamo si chiudono e navighiamo per circa 1 ora alla cieca con pioggia fortissima — quota 2.500.
- 5.40 Si avvistano sulla dritta le I. S. John. La pioggia è cessata e le nubi vanno diradandosi.
- 6.45 Si atterra ad Hong-Kong.

*Campo di Hanoi: Anche per Hanoi le dimensioni del Campo che si rilevano sulla pubblicazione della Shell rispondono bene. La pista costituita nel settore Nord del Campo ha una lunghezza di 500 metri ed è larga 40 metri, ciò che consente partenza ed atterraggio in tutte le stagioni. Non è possibile invece usare neppure la pista quando, come nel caso capitato a noi, vi siano state violentissime piogge per 2 o 3 giorni consecutivi. In generale però basta una mezza giornata di bel tempo per rendere la pista praticabile. Nella direzione della pista non ci sono ostacoli di sorta.*

*Il giorno seguente al nostro arrivo, cioè il 25 luglio, sino alla sera precedente alla nostra partenza cioè il 27 luglio la pioggia cadde quasi senza interruzione, costringendoci a terra per tutto quel tempo. Ma anche se le condizioni del campo fossero state migliori non si sarebbe potuto partire lo stesso perché sia l'Aeroporto di Hong-Kong che quello di Canton si trovavano inondati a causa delle violente piogge. Il 28 mattina il campo di Hanoi rendeva possibile la partenza e da Hong-Kong veniva segnalato che pur essendo il campo tutt'ora bagnato usando delle precauzioni, sarebbe stato possibile l'atterraggio. Fu decisa così la partenza che avvenne alle ore 8 e 35 locali. Il primo tratto del percorso cioè da Hanoi sino a « Pakoi » fu compiuto alla quota dai 300 ai 500 metri volando tra lo strato di nubi inferiore e quello superiore che si trovava ad una quota di circa 1.000 metri. Da qui il tempo andò rapidamente peggiorando e anche a 3.000 metri non fu possibile uscire dalle nubi cosicché per circa 1 ora si dovette volare alla cieca nelle nubi e sotto la pioggia intensissima. Un'ora prima di giungere a Hong-Kong le nuvole andarono rapidamente diradandosi consentendo una discreta osservazione del terreno mentre da Macao ad Hong-Kong trovammo tempo ottimo tanto che fu possibile individuare l'Aeroporto da una ventina di chilometri di distanza.*

*L'atterraggio avvenne regolarmente senza difficoltà.*

*E' bene qui far presente che nel caso si dovesse giungere sull'Aeroporto di Hong-Kong durante la pioggia e poca o niente visibilità come nel caso capitatoci a Rangoon, l'atterraggio diventerebbe estremamente pericoloso perché le colline circondano il campo per due terzi della sua periferia e non sarebbe possibile entrare a bassa quota che dal lato del mare.*

*Servizio R.T.: Con la stazione di Hanoi fummo in contatto dalla partenza sino all'arrivo. Rilevammo ripetutamente la stazione di Fort Baiard prima e quella di Hong-Kong dopo, sempre con esito soddisfacente. In generale si può dire che lungo questa tappa le stazioni R.T. sono in numero sufficiente e funzionano bene.*



*Ad Hanoi trovammo negli ufficiali aviatori francesi i più larghi aiuti ed uno straordinario spirito di collaborazione e simpatia. Sia il Colonnello Comandante dell'Aviazione dell'Indocina che il Comandante dell'Aeroporto di Hanoi si prodigarono in ogni modo per farci avere tutte le informazioni di cui avevamo bisogno, formendoci piantine e dati sui campi che avremmo potuti eventualmente usare fra Hanoi e Hong-Kong, nonché tutte le informazioni meteorologiche. Dal Comandante a tutti gli ufficiali furono di un'ospitalità veramente squisita e non avrebbero potuto fare di più se fossimo stati loro compatrioti.*

#### 4 agosto 1935

HONGKONG-SHANGHAI: Km. 1.400 - 7 h. 30 m. - Velocità media Km. 192

*Ora T.M.G.*

- 23.15 Si mettono in moto i motori e ci si porta in posizione di decollo. L'apparecchio giunto verso il limite del campo affonda e bisogna manovrare con tutti e tre i motori per rimetterlo sul terreno duro.
- 0.15 Si rimettono in moto i motori e questa volta si decolla.
- 0.20 Si mette in rotta per 60 diretti su Amoy.
- 0.45 Si sorvola Ping Hai.
- 1.02 Si passa al traverso di Hsien Mei.
- 1.55 Si passa al traverso di Swatow scorgendo bene la città.
- 2.47 Si sorvola la baia di Amoy accostando per Rv 34.
- 3.10 Si passa al traverso di Tsenentschoufu e si scorge bene il piccolo campo di fortuna.
- 3.15 Le nuvole non ci consentono più di scorgere il terreno: per circa venticinque minuti si naviga alla cieca tra nubi temporalesche.
- 3.52 Stimando di essere al traverso di Foochow, accostiamo per Rv 32 diretti su Wenchow. La navigazione si svolge sempre sopra delle nubi e per alcuni tratti alla cieca.
- 5.10 Stimiamo di essere al traverso di Wenchow ma tra gli squarci di nuvole non riusciamo a scorgere il mare, il che ci fa supporre di essere notevolmente spostati a ponente della rotta. Anziché accostare per rotta vera 13 il Comandante decide di proseguire per Rv 32 in modo da sbucare su Chusan.

- 6.40      Passiamo al traverso del campo di Hangchow ed accostiamo per Rv 50 dirigendo su Shanghai.  
7.30      Sorvoliamo il campo di Shanghai.  
7.45      Atterriamo a Shanghai.  
Vento forte da N.E.

#### DATI SUI MOTORI

1.800      —      1.800      —      1.800

La temperatura dell'olio non ha mai superato i 95.

#### ANNOTAZIONI

*Campo: Le dimensioni del campo di Hong-Kong sono più che sufficienti per consentire la partenza anche con un apparecchio del tonnellaggio dell'S.72. Esso presenta tuttavia due inconvenienti abbastanza gravi, costituiti uno dalla serie di colline che lo circondano per circa due terzi della sua periferia e che formano un grave pericolo qualora si giunga sul posto durante la pioggia o con annuvolamenti molto bassi, ciò che capita molto frequentemente in questa stagione: il secondo inconveniente è rappresentato dalla superficie del terreno costituita quasi per intero con terreno di riporto, e per ciò sensibilissimo alle piogge ed al calore del sole. Questo ultimo inconveniente si cerca di eliminarlo ora con la costruzione di speciali piste orientate secondo la direzione predominante dei venti.*

*Il giorno successivo al nostro arrivo ad Hong-Kong iniziarono piogge fortissime e durarono circa quattro giorni rendendo il terreno assolutamente impraticabile. Dopo due giornate il sole caldissimo si ritennero, anche da parte degli esperti del luogo, le condizioni del campo sufficientemente buone per il decollo. Fu così stabilita la partenza per le ore nove del giorno 2 agosto, ma l'apparecchio aveva appena rullato sul campo per un centinaio di metri che le ruote cominciarono ad affondare e dopo un'altra ventina di metri tutta la potenza dei tre motori non riuscì a smuovere l'apparecchio. Fu così necessario assoldare una sessantina di uomini che con l'aiuto di due autocarri e di un rullo compressore, cortesemente messi a nostra disposizione dal Comandante del Campo e dall'ufficiale comandante le squadriglie militari di Hong-Kong (inglesi), riuscirono dopo circa quattro ore di lavoro a riportare l'apparecchio nuovamente nell'hangar.*

*Fu necessario attendere ancora due giorni prima che le condizioni del campo rendessero possibile un'altro tentativo di partenza, il quale avvenne il giorno 4 agosto alle ore 7, ed anch'esso fallì, perché giunti all'estremità opposta del campo, nel far girare l'apparecchio per portarlo nella giusta direzione del vento, le ruote si affondarono ed anche con i motori in pieno non fu possibile fare un passo avanti. Questa volta però le operazioni per togliere l'apparecchio da quelle condizioni furono eseguite quasi esclusivamente con la potenza dei motori riuscendo in poco tempo a riportare l'apparecchio sulla piazzola prospiciente l'hangar. Poiché la parte del campo sufficientemente dura per consentire il decollo era piuttosto limitata, fu deciso di compiere un'altro tentativo di partenza non appena il vento si fosse rinforzato. Il tentativo questa volta ebbe successo, e così alle 8.15 locali ci mettemmo in rotta per Shanghai. L'insistenza a voler partire anche con le condizioni del campo non perfettamente buone era determinata dal fatto che gli osservatori di Zikawei, delle Filippine e di Hong-Kong segnalavano che un'altro tifone era in movimento dall'isola di Formosa verso la costa cinese all'altezza di Foochow, vale a dire che anche questo tifone avrebbe attraversato la nostra rotta, imponendoci un'altra sosta a Hong-Kong di una settimana circa, e ciò per il fatto che il pericolo del tifone vero e proprio sarebbe durato circa tre giorni, e che l'effetto delle violenti piogge che accompagnano il tifone, sul terreno di partenza ci avrebbero costretti inattivi per il resto del tempo. Che tali previsioni risultarono poi effettivamente esatte lo dimostra anche il fatto che un'apparecchio della linea aerea cinese, passato da Foochow un paio di ore dopo di noi, fu costretto dall'avvicinarsi del tifone ad atterrare in quel campo, ed oggi, alla distanza di due giorni, l'apparecchio è ancora in quel campo in attesa di poter partire.*

*La prima parte del percorso, cioè da Hong-Kong ad Amoy fu compiuta in condizioni atmosferiche buone, anche se non molti remours. Le difficoltà incominciarono subito dopo in quanto che gli ammassamenti di nuvole erano tali da non consentire la minima osservazione del terreno; in tali condizioni fu compiuto tutto il tragitto da Amoy sino alla Baia di Hangchow, cioè per circa quattro ore di volo.*

*Non avendo potuto ottenere durante tutta questa parte del tragitto nessun rilevamento R.d.g., fu necessario procedere per navigazione stimata, la quale ci portò per effetto del forte vento che si aveva sulla dritta in una posizione molto a ponente di Wenchow dove avremmo dovuto essere verso le 13.10 locali. A tale ora non avendo la possibilità di stabilire la nostra posizione esattamente, ed avendo d'altronde la sicurezza di essere spostati a ponente della rotta, anziché accostare per Rv 13 che ci avrebbe*

*dovuto portare su Shanghai, decidemmo di continuare per Rv 32 che ci avrebbe dovuto portare sul mare all'altezza dell'arcipelago Cusan. Dopo oltre un'ora e trenta di navigazione strumentale, sbucammo nella baia di Hangchow scorgendo sulla nostra sinistra il campo di aviazione di Hangchow. Il vento ci aveva quindi spostati verso ponente durante quattro ore di volo, di circa 150 km. portandoci cioè esattamente nel punto che avremmo dovuto sorvolare se da Wenchow avessimo seguito la Rotta 13. Controllata la nostra posizione, dirigemmo con Rv 50 su Shanghai, che raggiungemmo alle ore 15.30 locali senza difficoltà.*

Col. A.A. SCARONI





# INDICE

Inizio attività della Missione . . . . .	Pag. 7
Eredità molto scomoda . . . . .	» 10
Viaggio aereo Roma-Scianghai-Nanchang . . . . .	» 11
Dissidio Mussolini Chiang-Kai-shek . . . . .	» 17
Assalto alla Missione . . . . .	» 18
I due gruppi nemici (« Le cricche ») . . . . .	» 22
Mio colloquio decisivo con Madame Chiang-Kai-shek . . . . .	» 24
Mister Donald . . . . .	» 27
Attività della Missione . . . . .	» 28
Come Madame C.K.S. dirige la « Commission » . . . . .	» 33
Le nostre posizioni migliorano, ma . . . . .	» 35
Lungo viaggio d'ispezione dall'organizzazione aeronautica cinese . . . . .	» 37
Mister Loo, interprete e gli intellettuali cinesi . . . . .	» 41
Alla base aerea sino-americana di Hangchow. Idee di Madame sui « Consiglieri » stranieri. Discorso del Generalissimo - Mio discorso . . . . .	» 44
Che cos'è la S.I.N.A.W.? . . . . .	» 47
Ufficiali giapponesi mi sloggiano dalla cabina-letto . . . . .	» 56
Il Generalissimo prigioniero degli ammutinati del Sian . . . . .	» 57

Dopo tre anni di permanenza in Cina di entrambe le missioni anche i Tedeschi s'accorgono che esistiamo. Telegramma di Cora . . . . .	pag. 59
Madame e il Giappone . . . . .	» 60
Fallimento della Missione dell'ex Ministro De Stefani . . . . .	» 61
Primo Bombardamento giapponese di Nanchino e Nanchang. La mia famiglia emigra a piedi verso la Transiberiana . . . . .	» 62
La Cina vuole 50 caccia G-50 e bombe . . . . .	» 65
Diario degli ultimi giorni in Cina. Concentramento a Hankow. Patto di non-aggressione con la Russia . . . . .	» 67
Calunnie, sempre calunnie contro di noi . . . . .	» 69
La campana di Rovereto . . . . .	» 70
L'esodo di Nanchino . . . . .	» 71
Madame non molla . . . . .	» 71
L'Ambasciatore giapponese da Mussolini . . . . .	» 71
I Giapponesi ci salutano bombardando il nostro treno . . . . .	» 73
Campagna denigratoria anche dopo trent'anni . . . . .	» 76
Lusinghieri riconoscimenti dei massimi esponenti cinesi . . . . .	» 82
Appendice . . . . .	» 85
Relazione sul viaggio . . . . .	» 91
Giornale di rotta . . . . .	» 96



